SUZUKI

NEW Birdie バーディー 50

サービスガイド

はじめに

スズキではこのたびバックボーンタイプのバイク

NEW Birdie バーディー 50 (FR50-6)

を新発売致しました。

この製品はスズキが高度な技術と徹底した品質管理のもとで「価値ある製品」をモットーとして作られたものです。
常に時代の変化とお客様の要求にこたえて新製品の開発に取り組み〝よりよいクルマを〃の考え方のもとに生まれたスズキ製品をご紹介するにあたり、その構造、概要、点検、整備などについて小冊子にまとめましたのでご一読賜わり車輌の拡販とアフターサービスに充分ご活用頂き、スズキ製品をご愛顧頂きますよう御願い申し上げます。

昭和55年　9月

サービスガイド　No.13

鈴木自動車工業株式会社

この本に掲載しているさし絵は動作の原理や作業の要領を説明したもので実際の車輌に使われているものと異なる場合がありますのであらかじめご了承下さい。

31100—00021

あらまし

★エンジン関係

●エンジンは2サイクル・空冷単気筒・リードバルブ吸入方式で、低速出力の向上と安定した性能を発揮する扱い易いものです。

ボア×ストローク：	41.0×37.8mm
排　気　量：	49c.c.
最　高　出　力：	4.2PS/5,500r.p.m
最大トルク：	0.62kg-m/4,000r.p.m

●シリンダ、シリンダヘッドには大型フィンを設け、冷却性の向上を図った粘りあるエンジンです。

●キャブレータはミクニ製のVM14SC型で操作性の良いチョークレバーをレフトハンドルスイッチボックス部に設けました。

●エアークリーナエレメントはろ過面積が大きいろ紙式で、大容量のエアークリーナケースに納め吸気音の低い静かなものです。

●潤滑方式は分離潤滑方式(CCIS)でオイルポンプによって吸入口部とレフトクランクベアリングへオイルを圧送給油する方式です。

●マフラーはディフューザ室を2重管とし、排気音の低減を図りました。

●マグネトー、スプロケットカバーを分離式とすると共にスプロケットカバーを樹脂製とし、共鳴音の低減を計りました。

★動力伝達関係

●クラッチは湿式多板の自動遠心式で、カウンタシャフト右側に装着しています。

●トランスミッションは常時噛合式の3段ミッションで、チェンジ操作方式をロータリー式としましたので操作が非常に簡単です。

●始動方式はもちろんプライマリーキック方式です。

★電装関係

●点火方式は最も普及している接点式のマグネトー点火です。

●ヘッドランプは15／15Wで、昼、夜間を問わずヘッドランプを点燈した時でもバッテリーに充分な充電ができる大容量のフライホイールマグネトーを採用しました。

又、電圧制御にはボルテージレギュレータを用いてヘッドランプの寿命を長くしています。

●リヤーコンビネーションランプ、ターンシグナルランプはともに角形の被視認性の良いものです。

●スピードメータも角形デザインで、各種パイロットランプを内臓し、ハンドル中央部の見易い所へ設けました。

★車体関係

●フレームはパイププレス合成アンダーボーン型です。

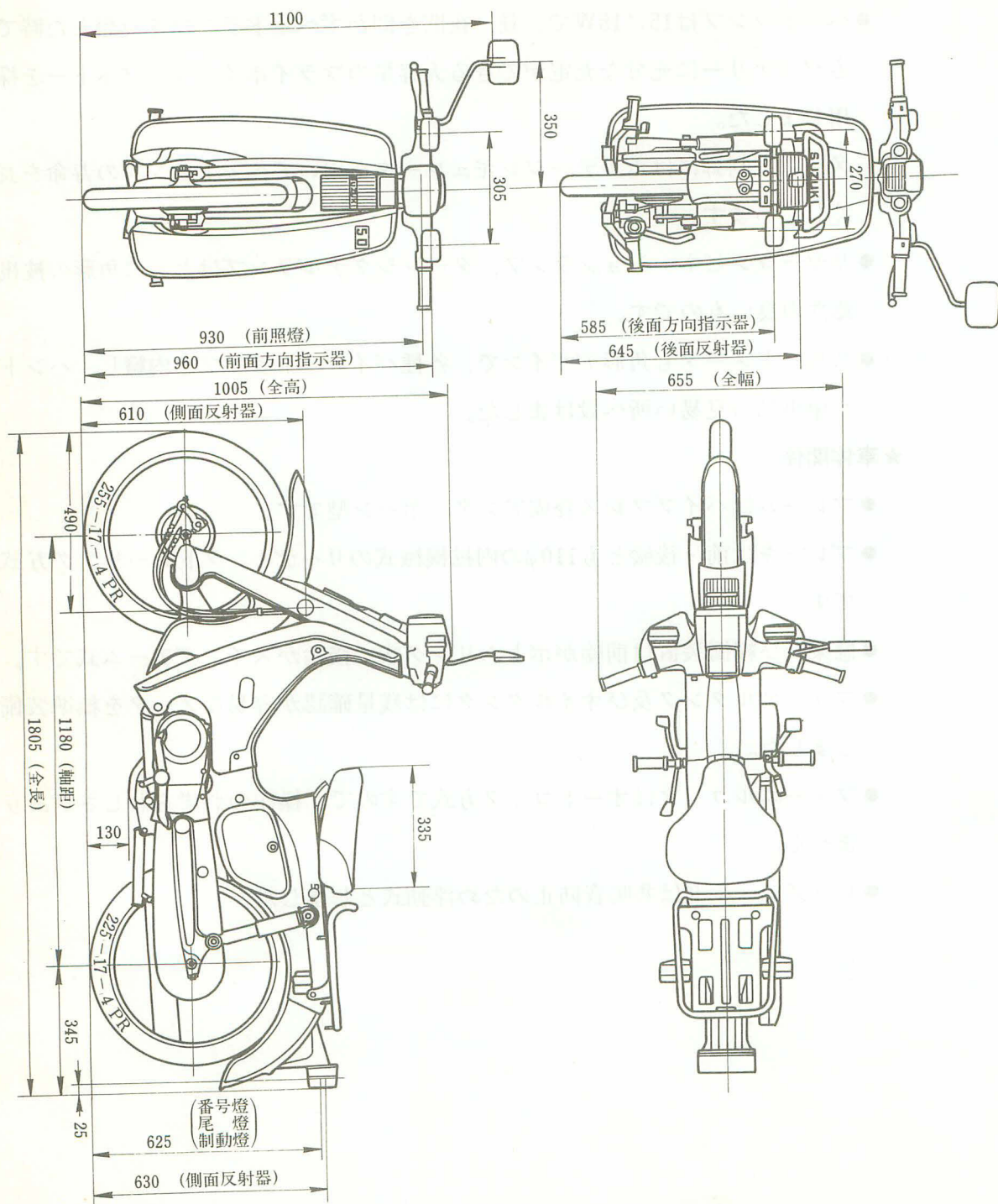
●ブレーキは前・後輪とも110ϕの内拡機械式のリーディングトレーリング方式です。

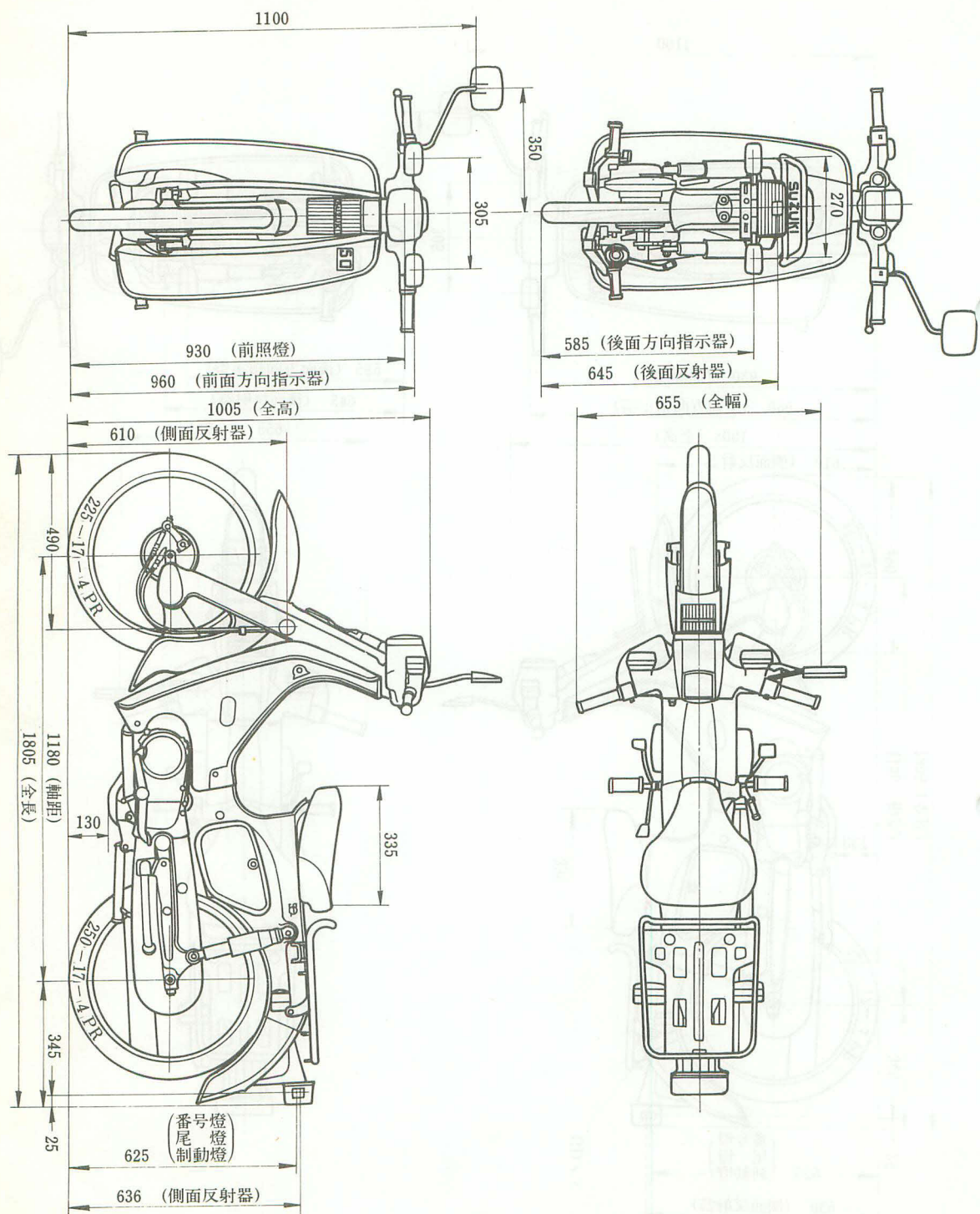
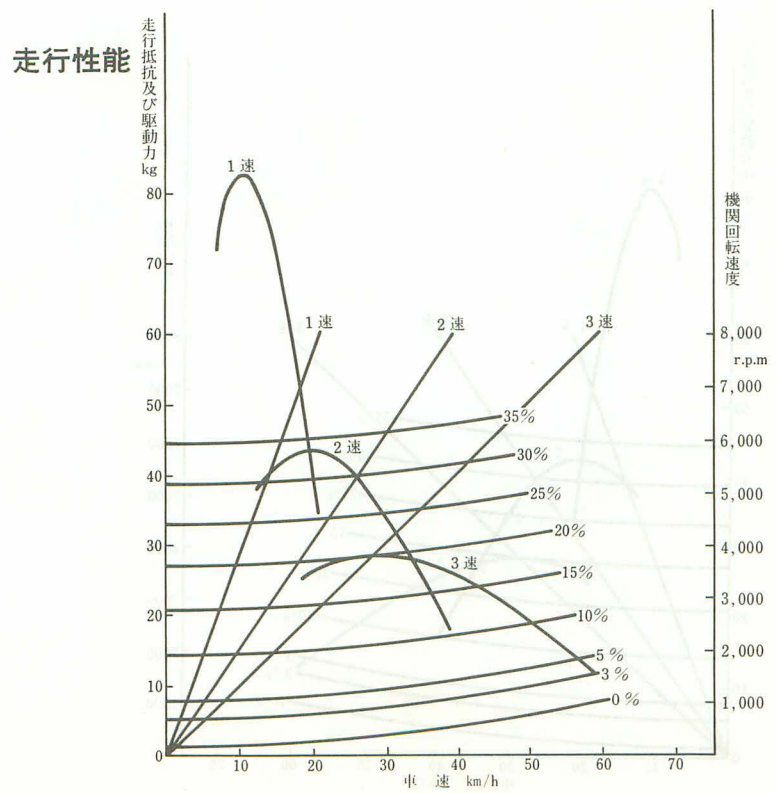
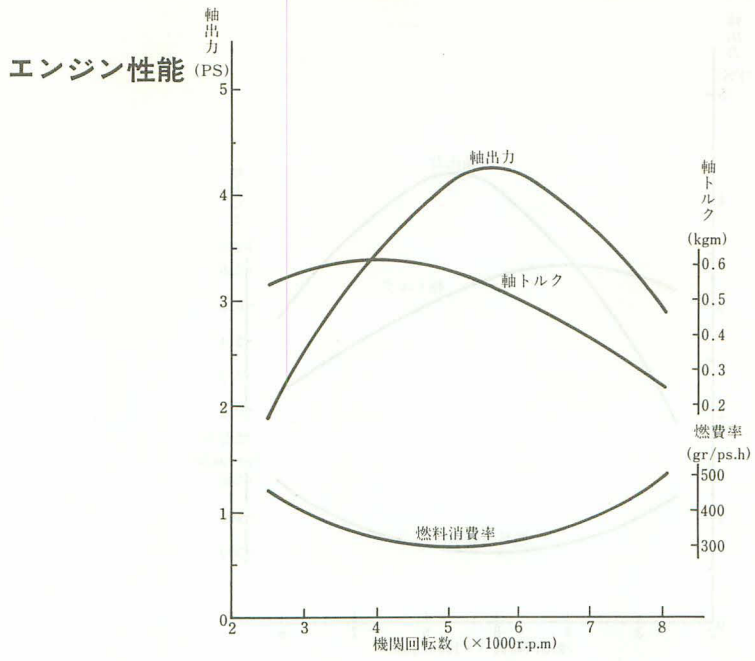
●懸架及び緩衝装置は前輪がボトムリング式、後輪がスイングアーム式です。

●フューエルタンク及びオイルタンクには残量確認が容易なメータを標準装備しました。

●フューエルコックはオートコック方式ですので、操作のわずらわしさがありません。

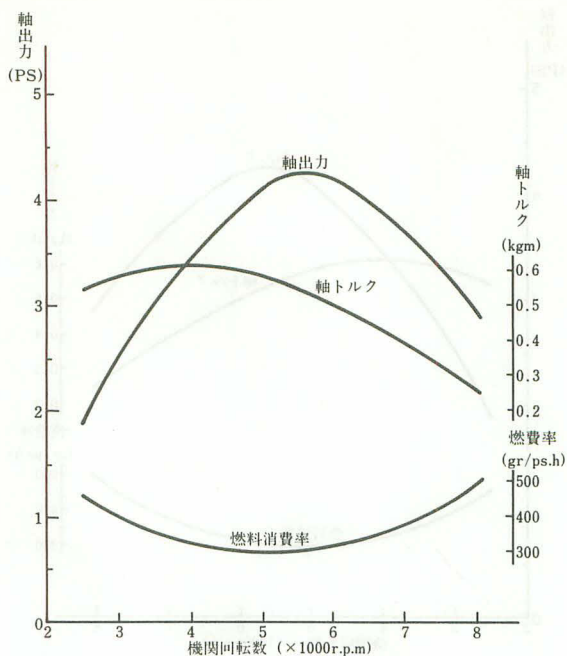
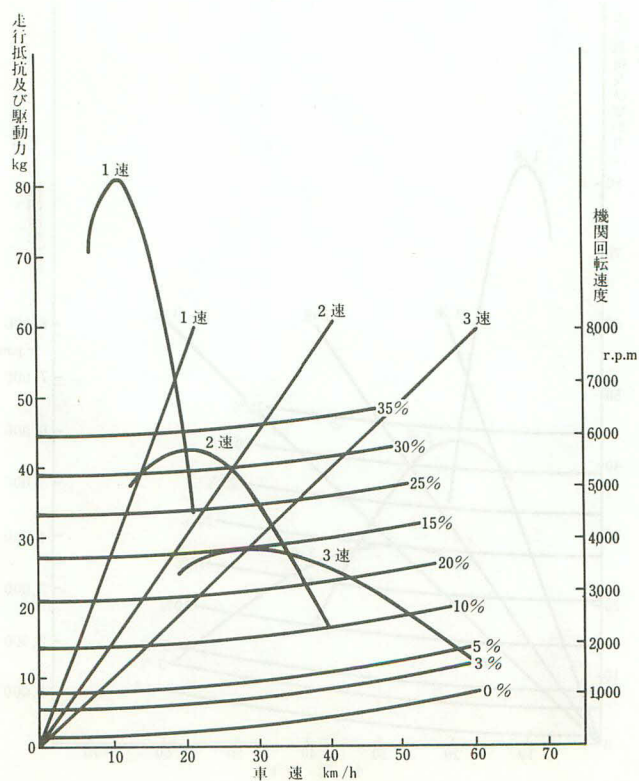
●レッグシールドは共鳴音防止のため浮動式としました。

スズキFR50型　外観4面図（類別：STD）

スズキFR50型　外観４面図（類別：G. GD）

スズキFR50型　外観4面図（類別：L）

スズキFR50型　性能曲線図（類別：STD、G、GD）

エンジン性能

走行性能

スズキFR50型　性能曲線図（類別：L）

エンジン性能

走行性能

外観写真

商品呼称 スズキFR50－６ FNo.FR50— 639369～ ’80．９	
商品呼称 スズキFR50GD－６ (スズキFR50G－６) FNO.FR50—639369～ ’80．９	
商品呼称 スズキFR50L－６ FNO.FR50—639369～ ’80．９	

概要

主要諸元一覧

通称名(商品呼称) ：スズキバーディー50(FR50－6)

※印はセルフスタータ付( )はL仕様

項目		FNO.FR50—639369		
認定番号〔類別区分〕		I-1293〔STD・G・GD・L〕		
車名及び型式		スズキFR50		
長さ(m)		1.805		
幅(m)		0.655		
高さ(m)		1.005		
軸距(m)		1.180		
原動機の型式		FR50		
総排気量(ℓ)		0.049		
車両重量	前軸(kg)	32(※33)		
	後軸(kg)	44(※46)		
	計(kg)	76(※79)		
乗車定員(人)		1		
車両総重量	前軸(kg)	51(※52)		
	後軸(kg)	80(※82)		
	計(kg)	131(※134)		
タイヤ	前輪	2.25-17-4PR		
	後輪	2.25-17-4PR (2.50-17-4PR)		
最低地上高(m)		130		
性能	制動停止距離(ℓ)	90(30km/h)		
	燃料消費率(km/ℓ)	3.0(20km/h)		
	登坂能力	tamθ=0.36(19°50′)		
	最小回転半経(m)	1.8		
原動機	始動方式	キック式 ※キック、セルフ併用式		
	種類	ガソリン・2サイクル		
	シリンダー及び配置	単		
	燃焼室形式	コーン		
	弁機構	吸気：リード弁 排気・掃気：ピストン弁		
	内経×行程(mm)	41.0×37.8		
	圧縮比	7.0		
	圧縮圧力(kg/cm²-r.p.m)	8.0－1,000		
	最高出力(ps/r.p.m)	4.2/5,500(JIS)		

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50−6)

※印はセルフスタータ付( )はL仕様

項目				FNO.FR50−639369~		
原動機	最大トルク (kg・m/r.p.m)			0.62/4,000(JIS)		
	重量(kg)			18.5 ※20.5		
	弁開閉時期	吸気	開じ	自動管制式		
			閉じ	自動管制式		
		排気	開き	67°(BBDC)		
			閉じ	67°(ABDC)		
		掃気	開き	46°(BBDC)		
			閉じ	46°(ABDC)		
	無負荷回転速度(r.p.m)			1,400		
	潤滑装置	潤滑方式		分離潤滑式		
		油ポンプ形式		プランジャ式		
		潤滑油容量(ℓ)		1.2		
	冷却方式			空冷		
	エアークリーナ			ろ紙式		
燃料装置	燃料タンク容量(ℓ)			4.0		
	気化器	型式		VM14SC		
		ガス弁径(mm)		16		
		ベンチュリ径(mm)		14		
		空気弁形式		手動式・ピストン式		
		空燃比		13		
電気装置	電圧(V)			6.(-)アース ※12.(-)アース		
	点火装置	形式		マグネット点火 ※バッテリ点火		
		点火時期		20°/固定BTDC/r.p.m		
		断続器形式		接点式		
		進角装置の性能		NGK BP−4H		
		点火プラグ		ND W14FP		
	蓄電池	形式及び数		6N4−2A・1 ※12N7−4A・1		
		容量(Ah)		4(10) ※7(10)		
	充電発電機	形式		※直流分巻		
		出力(V−A)		※12-5.2		
		電圧電流 整器形式		※チリル式		

概要

通称名(商品呼称)：スズキバーディー50(FR50－6)

※印はセルフスタータ付(　)はL仕様

項目				FNO.FR50－639369～	
電装装置	始電動機	形式		※セルダイナモ式	
電装装置	始電動機	出力(KW)		※0.14	
動力伝達装置	機関から変速機までの機構			機関－減速機－クラッチ－変速機	
動力伝達装置	機関から変速機までの減速比			3.380	
動力伝達装置	クラッチ	形式		湿式多板・ボール式	
動力伝達装置	クラッチ	操作方式		自動遠心式	
動力伝達装置	クラッチ	フェーシング	寸法(mm)	104×80×3.0	
動力伝達装置	クラッチ	フェーシング	面積(cm²)及び枚数	34×5	
動力伝達装置	クラッチ	フェーシング	材質	ハイカーコルク	
動力伝達装置	変速機	形式		常時噛合式	
動力伝達装置	変速機	操作方式		足動式	
動力伝達装置	変速機	変速比	一速	4.181	
動力伝達装置	変速機	変速比	二速	2.200	
動力伝達装置	変速機	変速比	三速	1.450	
動力伝達装置	変速機	変速比	四速	———	
動力伝達装置	変速機	変速比	五速	———	
動力伝達装置	変速機	変速比	六速	———	
動力伝達装置	減速機	歯車形式		チェンスプロケット	
動力伝達装置	減速機	減速比		2.769	
走行装置	キャスタ(度)			63°00′	
走行装置	トレール(mm)			83	
走行装置	タイヤのリム	前輪		1.20－17	
走行装置	タイヤのリム	後輪		1.20—17 (1.40—17)	
走行装置	タイヤの形式	前輪		ナイロン、バイス構造、チューブ有 リブタイプ、ウェアインジケータ無	
走行装置	タイヤの形式	後輪		ナイロン、バイアス構造、チューブ有 ユニバーサルタイプ、ウェアインジケータ無	
走行装置	タイヤの空気圧(kg／cm²)	前輪		1.75	
走行装置	タイヤの空気圧(kg／cm²)	後輪		2.25	
走行装置	かじ取り角度	右		43°	
走行装置	かじ取り角度	左		43°	

通称名(商品呼称)：スズキバーディー50(FR50－6)

※印はセルフスタータ付( )はL仕様

項目				FNO.FR50－639369～		
制動装置	形式		前	機械式リーディングトレーリング		
			後	機械式リーディングトレーリング		
	作動系統及び制動車輪			2-前1輪後1輪制動		
	ライニング又はパッドの寸法(mm)		前輪	105.5×25.0×3.0		
			後輪	105.5×25.0×3.0		
	ライニング又はパッドの寸法(mm)		前輪	26×2枚		
			後輪	26×2枚		
	ブレーキの胴径又はディスクの有効径(mm)		前輪	110		
			後輪	110		
緩衝装置	前輪	懸架方式		ボトムリンク式		
		ばね形式		コイルばね		
	後輪	懸架方式		スイングアーム式		
		ばね形式		コイルばね		
	ショックアブソーバ形式		前輪	筒形単動式		
			後輪	筒形単動式		
車わく	形状			パイプ、プレス合成アンダーボーン		
	寸法(mm)			48.6φ×t2.8		
騒音防止装置	消音器個数			1		
	騒音(ホン)		排気	54		
			加速	71		
			定速	63		
燈火装置等	前照燈	個数及び色		1白色		
		性能		15／15 ※25／25 81cm²		
	番号燈	個数及び色		1白色		
		性能		3W ※5.3W		
	尾燈	個数及び色		1赤色(制動燈と兼用)		
		性能		3W ※5.2W 92cm²		
	制動燈	性能		1赤色(尾燈と兼用)		
		個数及び色		10W ※18.4W 92cm²		
	方向指示器	フラッシャ形式		コンデンサ式・点滅回数の変化有		
		前面	個数及び色	2橙色		

通称名(商品呼称):スズキバーディー50(FR50−6)

※印はセルフスタータ付( )はL仕様

項目					FNO.FR50−639369〜
燈火装置等	方向指示器	前面	性能		8W ※10W 38cm² 85回/分
		後面	個数及び色		2橙色
			性能		8W ※10W 38cm² 85回/分
	反射器	後面	個数及び色		1赤色
			性能		30.5φ
		側面	前部	個数及び色	2橙色
				性能	32φ
			後部	個数及び色	2赤色
				性能	30.5φ
警報装置	警音器				平型、電気式96ホン
視野確保装置	後写鏡	右	形式		ガラス・固定式
			寸法及び曲率半径(mm)		78×115・800R
計器	速度計	形式			フロントハブパネル渦電流式
		性能			$40^{+5.0}_{-2.0}$km/h 0〜80km/h
	走行距離計	型式			速度計に組込
		形式			フロントハブパネルギヤ式
その他	盗難防止装置				ハンドルロック式
	燃料計				機械式メータ

リードバルブエンジン

リードバルブ吸入方式はクランクケースに有る、吸入口の内部に薄い板の弁（リード）を設け、これを吸入時の負圧と一次圧縮によって開閉する吸入方式です。

リードバルブエンジンは、ピストンが上昇してクランク室が負圧になると薄い板の弁(リードバルブ)は吸い寄せられて吸入口が開き混合気が吸入され、ピストンが下降し始めクランク室が次第に圧縮状態になると、リードバルブは自分自身のバネ力とクランク室の圧力により吸入口を塞ぎます。

リードバルブエンジンの特徴は吸入負圧(運転状態)に応じて吸入口の開閉が行なわれるため出力が(特に低中速域で)安定していることです。

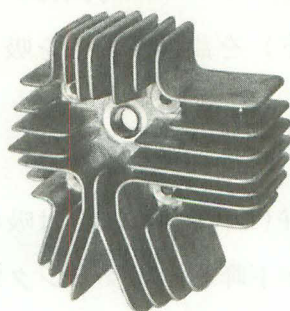
従ってリードバルブ式のエンジンは小型で比較的中低速回転域を主に使う小型実用車などに向いた吸入方式です。

イラストはリードバルブの基本を示したもので実車とは異なります。

シリンダヘッド

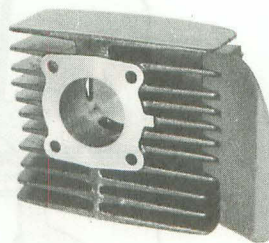
★シリンダヘッドは軽くて放熱効果にすぐれたアルミ合金製です。

★冷却用のフィンは形状と大きさについて充分な検討と数々の実験を繰り返して決めたもので、高熱にさらされるスパークプラグ取付部や排気側をも充分に冷却して安定した性能を発揮します。

★燃焼室は燃焼効率が最も良いと言われるコーン形でその中央部にスパークプラグを取付けています。

熱焼室容積	スパークプラグBP4H取付時 7.1c.c.

シリンダ

★シリンダは鋳鉄製でピストンとの摺動部(通常のスリーブ)と冷却フィンとが一体になっています。

★吸入方式がリードバルブ方式でリードバルブをクラッチカバーに設け、クランクケースを介して吸入するタイプのため、シリンダには吸入口がなく、3つの掃気通路と1つの排気口を設けてあります。

ボア		ストローク	排気量
41.0mm	×	37.8mm	49c.c.

ピストン

★ピストンの材質はハイシリコン含有のアルミ軽合金製です。

★ピストン外周の肉厚は吸入側・排気側・ピストンピンボス部など各部の条件(温度・質量など)を考慮して変化させた特殊な形状にしています。

★ピストンリング溝はトップ・セカンドリングともキーストンタイプのピストンリングを組付けるため上側が斜面・下側が平面になっています。尚、セカンドの溝にはエキスパンダーリングを入れるためトップより深くなっています。

ピストンリング

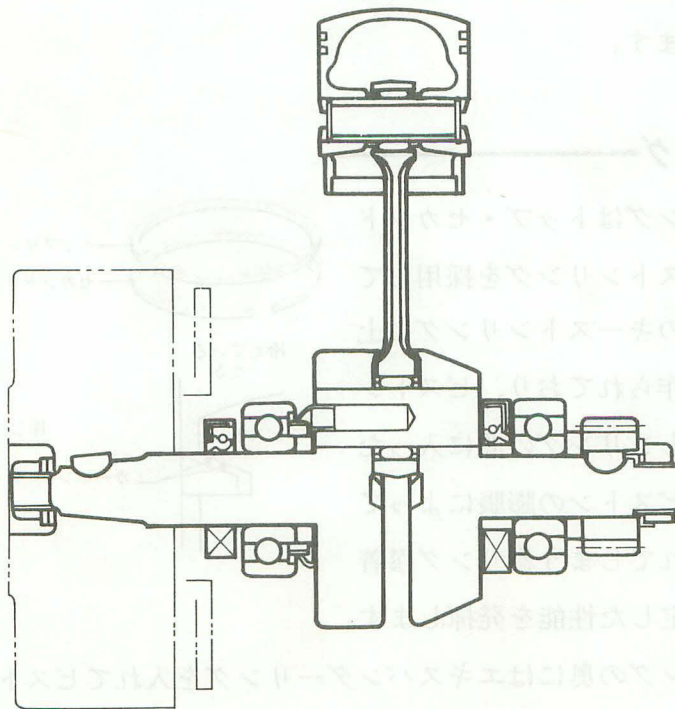
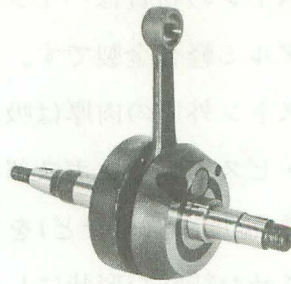
★ピストンリングはトップ・セカンドともにキーストンリングを採用しています。このキーストンリングは上面が斜めに作られており、ピストンの溝とピストンリングの間に入ったカーボンがピストンの膨脹によって押しつぶされてしまう為リング膠着が少なく安定した性能を発揮します。

★セカンドリングの奥にはエキスパンダーリングを入れてピストンリングを張り出すようにしてピストンの動きを安定させエンジン音(ピストン打音)を静かにしています。

クランクシャフト

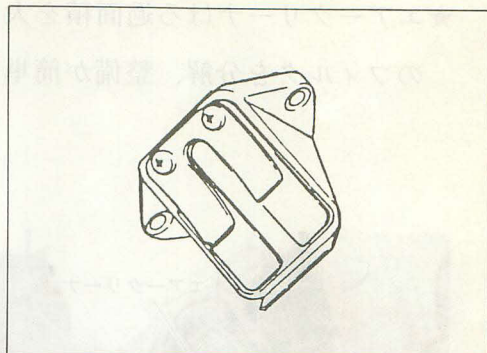
★クランクシャフトはスズキの定評とされる耐久性にすぐれた組立式クランクを採用しています。

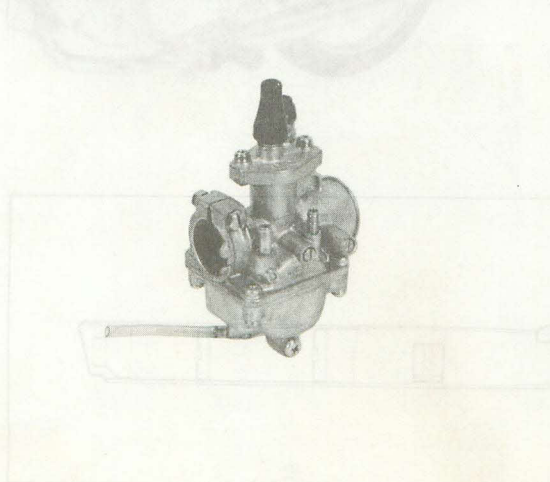
★コンロッドの大端はもちろんのこと、小端部にもニードルローラーベアリングを採用して高回転にもビクともしない耐久力とメカロスの少なさを誇っています。

★クランクシャフトの主軸受は左右を大きなボールベアリングで受け、これまた耐久性に富んでいます。

リードバルブ

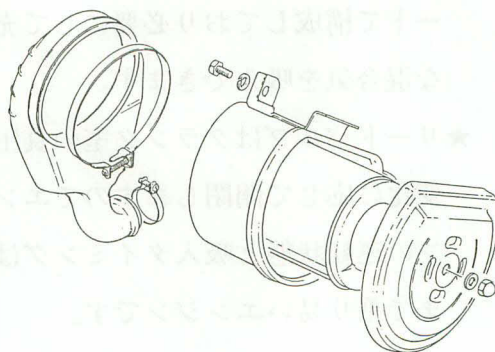
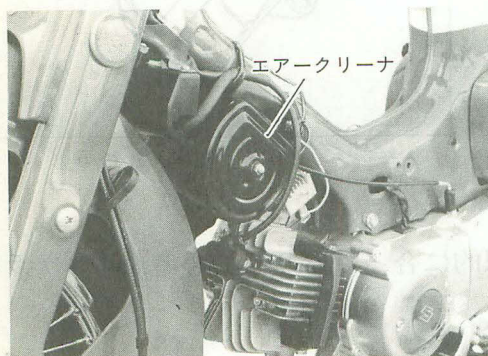
★リードバルブはクラッチカバーに取付けてクランク室へ直接混合気を吸入する方式を採っています。

★薄い鋼板のリードバルブは2枚のリードで構成しており必要にして充分な混合気を吸入できます。

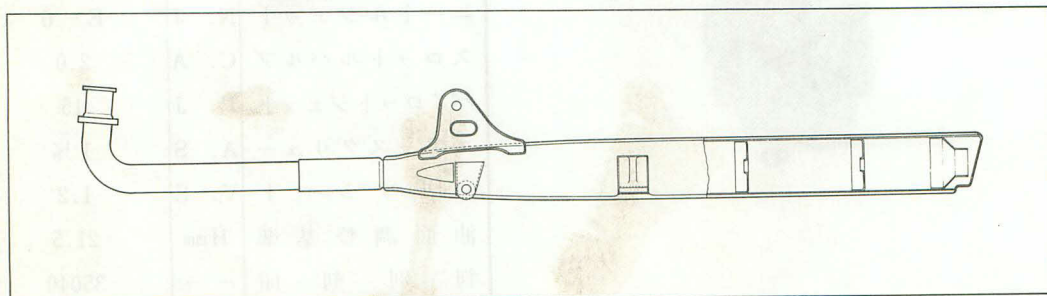
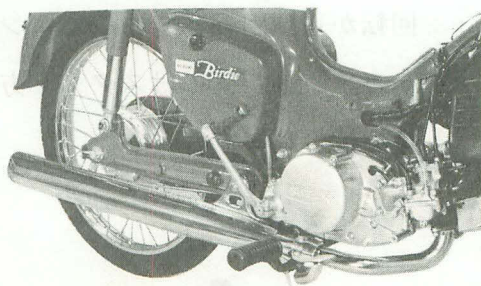
★リードバルブはクランク室の負圧の変化に応じて開閉しますのでエンジンの運転状態と吸入タイミングは理想的に合っており、初心者からベテランまで乗り易いエンジンです。

キャブレータ

★キャブレータはリードバルブ50c.c.エンジンに合わせてセッティングされ、低回転から高回転まで巾広くエンジンの要求に合った理想的な混合気を供給します。始動装置にはスタータ方式を採用しており厳寒時にも容易にエンジンを始動できます。

名称	略号	仕様
メーンジェット	M. J	80
ジェットニードル	J. N	3L4−2
ニードルジェット	N. J	E−6
スロットルバルブ	C. A	2.0
パイロットジェット	P. J	15
エアースクリュー	A. S	1⅛
バルブシート	V. S	1.2
油面調整基準	Hmm	21.5
判別刻印	——	35040

エアークリーナ

★エアークリーナはろ過面積を大きく取ることができ、消音効果の良いろ紙式のフィルタを分解、整備が簡単なエアークリーナケースの中に納めています。

エキゾーストパイプ・マフラー

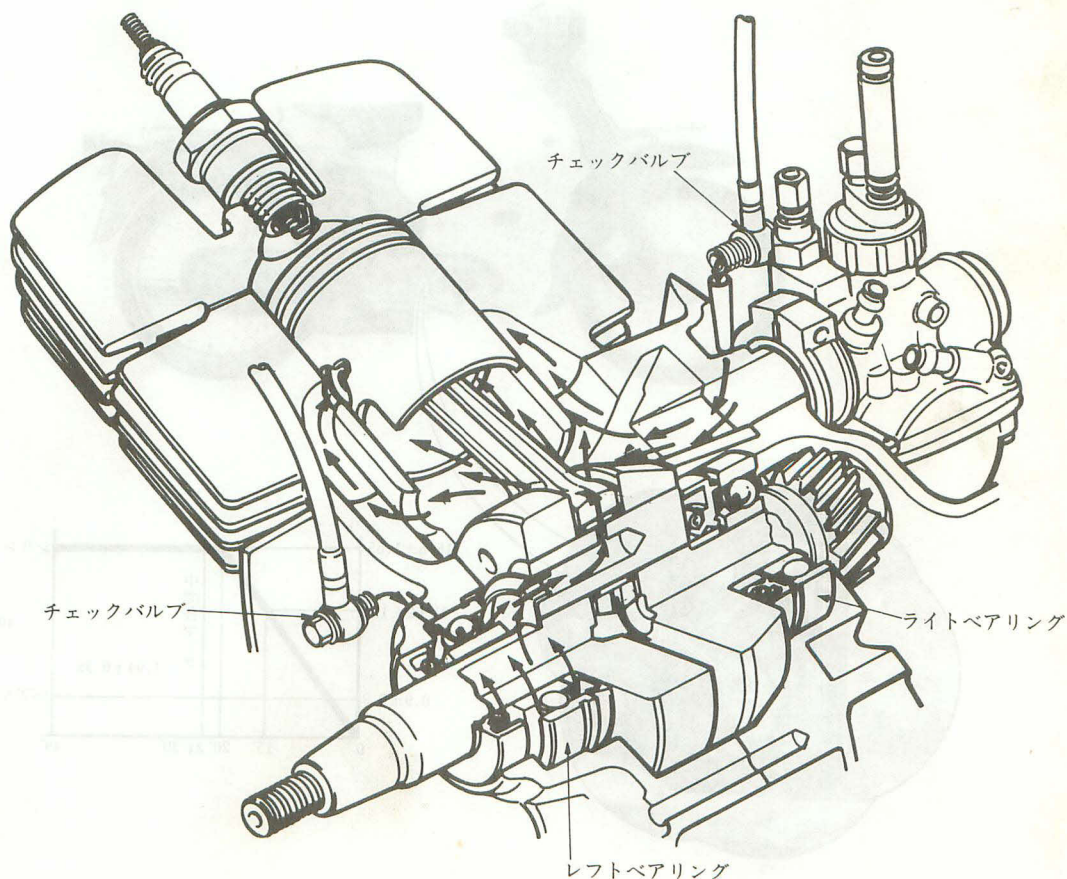
★エキゾーストパイプとマフラーは分離式で、整備性の向上を計りました。

★静かなオートバイとして消音機能はもちろんのこと、出力面をも充分考慮しクルマの用途や性格に合ったものです。

エンジン潤滑

エンジンの潤滑方式はスズキの開発したスズキCCIS(2サイクル分離給油方式)です。

オイルタンクのオイルをエンジンの運転状態に合わせてオイルポンプで計量し吸入口中心部と、レフトクランクシャフトベアリングへ圧送しています。

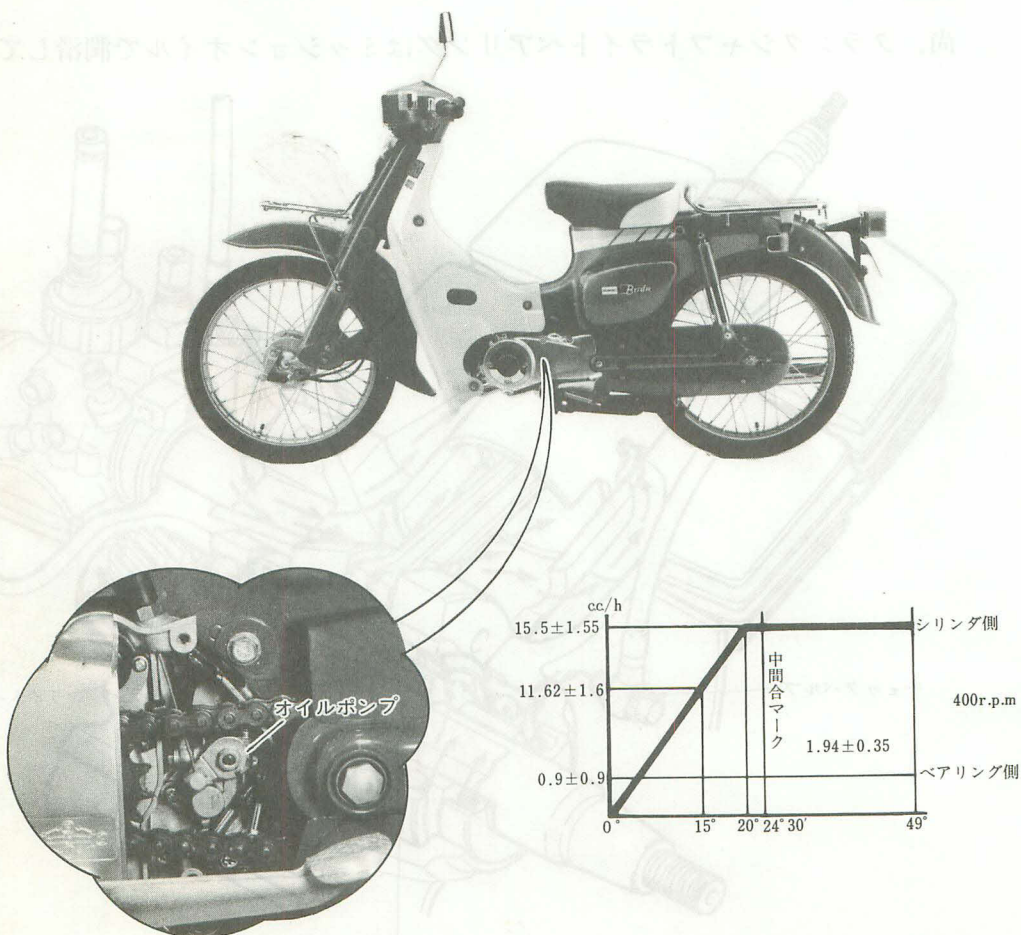
リードバルブ部で吸入されたオイルは、混合気の中へ粒状になって混ざりクランク室へ吸入されます。又、クランクシャフトレフトベアリングに圧送されたオイルはレフトベアリングを潤滑後、リードバルブ部で吸入されたオイルと共にコンロッド大端部、コンロッド小端部、シリンダとピストンの摺動面などを潤滑します。

尚、クランクシャフトライトベアリングはミッションオイルで潤滑しています。

イラストはエンジン潤滑の基本を示したもので実車とは異なります。

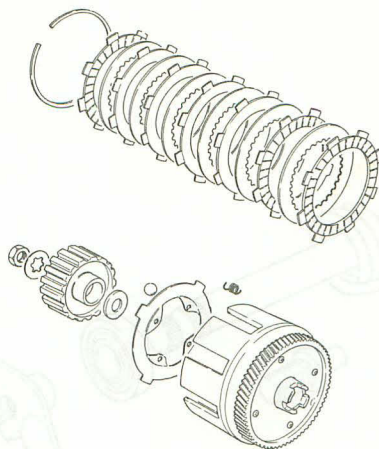
オイルポンプ

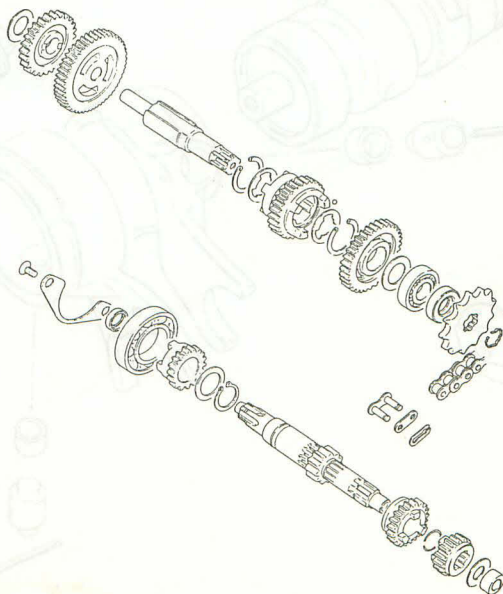
★オイルポンプはキックドライブギヤーで駆動されており、クランクシャフトが回転するとプライマリードライブギヤー、ドリブンギヤー、キックアイドルギヤー、キックドライブギヤーを介してオイルポンプを回転させます。

オイルポンプ取付け位置……エンジン左側後部

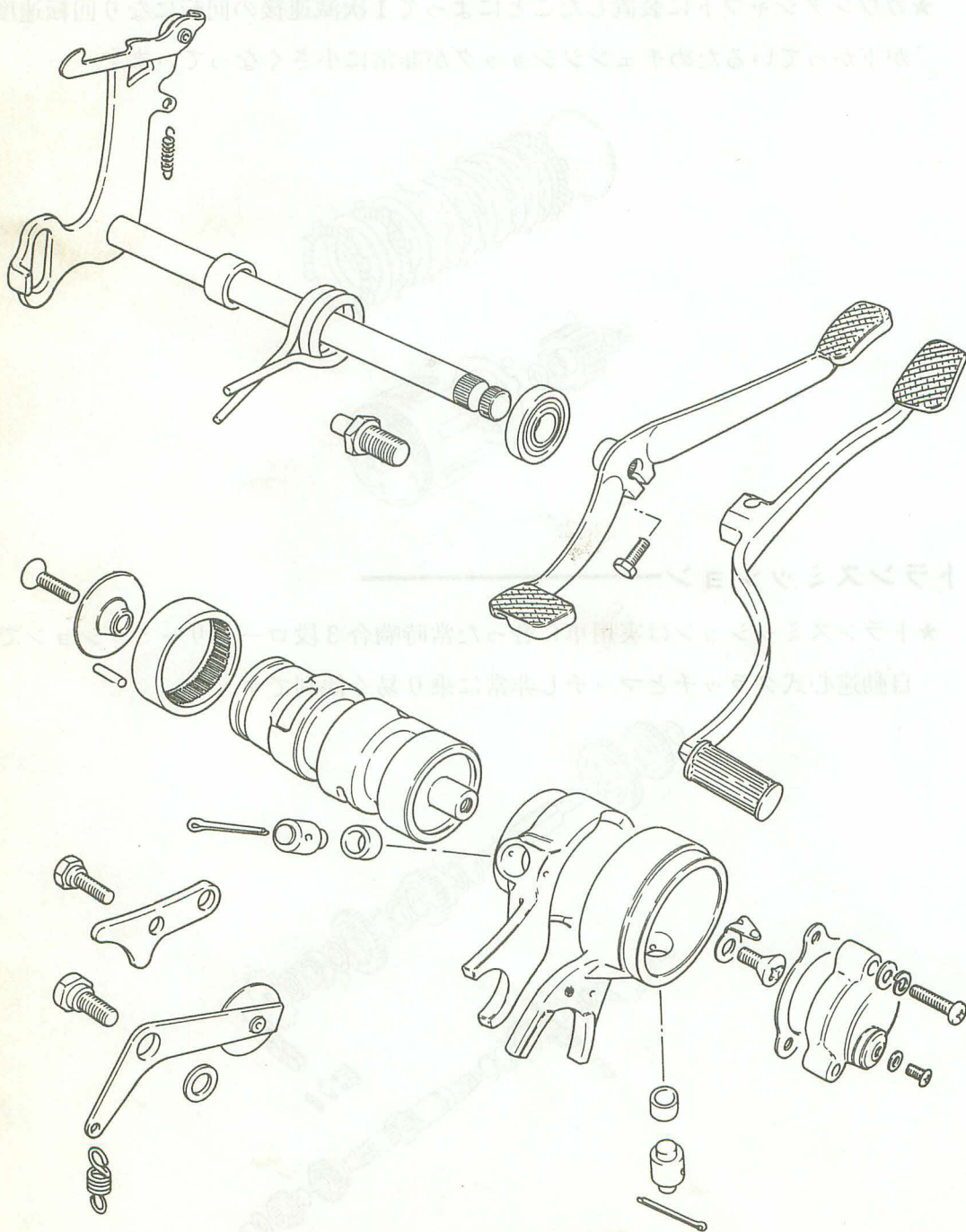
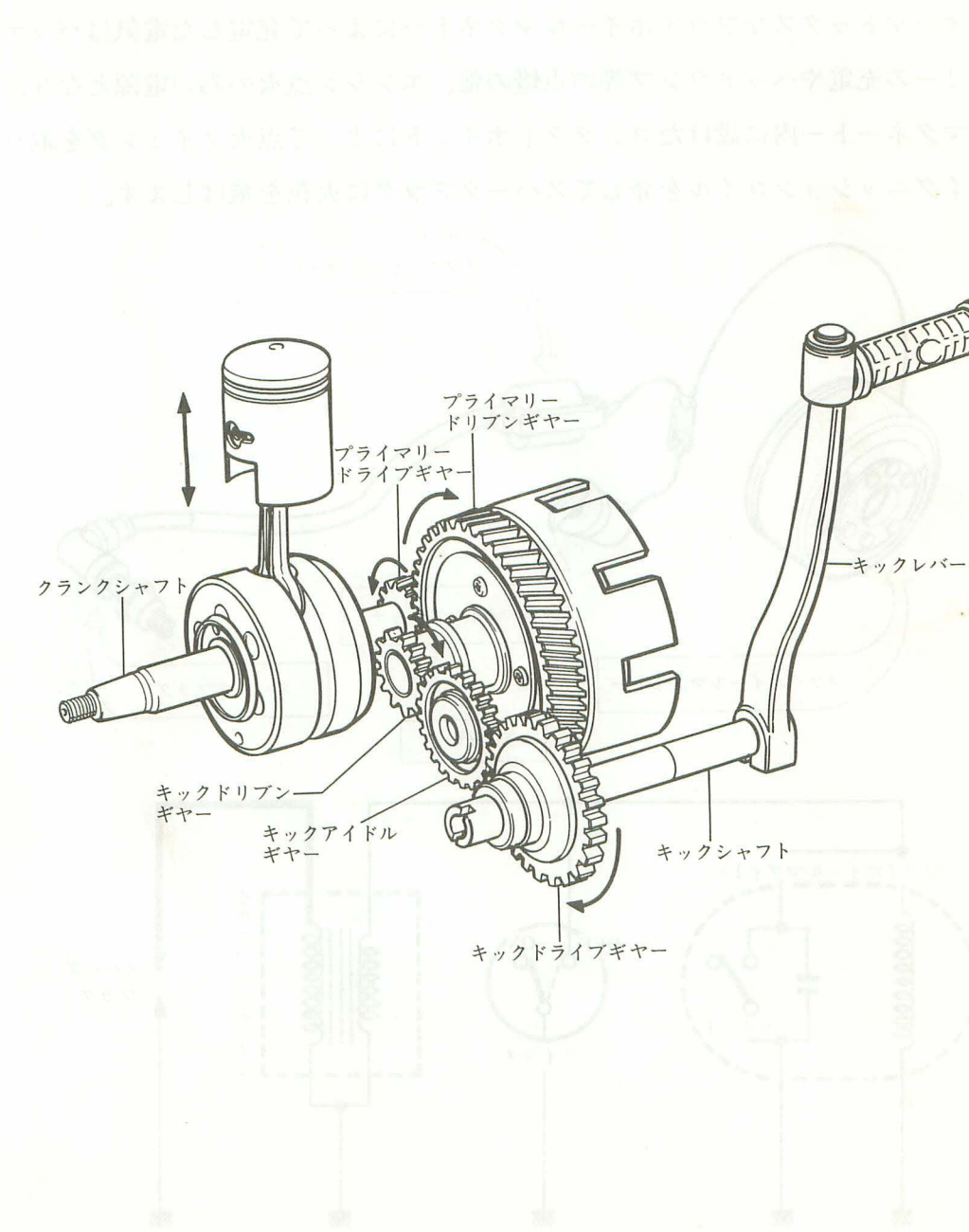
★オイルポンプは2口式で、1つの口は吸入口部へ、他の1つの口はクランクシャフトレフトベアリング部へ各々必要なオイル量を正確に計測して圧送します。

クラッチ

★クラッチは湿式多板で断続機構にはボールによる自動遠心式を採用し、カウンタシャフト右側に装着しました。

★カウンタシャフトに装置したことによって１次減速後の回転になり回転速度が下がっているためチェンジショックが非常に小さくなっています。

トランスミッション

★トランスミッションは実用車に合った常時嚙合３段ロータリーミッションで、自動遠心式クラッチとマッチし非常に乗り易く便利です。

ギヤーシフト

★チェンジ方式は実用車に合った扱い易いシーソータイプのレバーで操作する3段ロータリー式で、市街地での煩雑なチェンジ操作も苦になりません。

プライマリーキック

★キック方式はチェンジの位置(ミッションギヤーの噛合い)に関係なく、キックができる扱い易いものです。

エンジン電装

★エンジン電装は最も普及している方式を採用する事によって、簡単に素早く点検整備ができるので修理のために多大な時間を要しない便利さをねらいました。

オーソドックスなフライホイールマグネトーによって発電した電気はバッテリーの充電やヘッドランプ等の点燈の他、エンジン点火の為の電源となり、マグネートー内に設けたコンタクトポイントによって点火タイミングを取りイグニッションコイルを介してスパークプラグに火花を飛ばします。

ボルテージレギュレーター

★ヘッドランプ点灯時にもバッテリーへ充分な充電ができるような大容量のフライホイールマグネトーを採用しました。

★このためヘッドランプをつけていないときのバッテリー過充電を防止し、又高回転時に異常に高い電圧がヘッドランプバルブにかかりバルブの寿命を短くするのを防止するためにボルテージレギュレータを採用しています。

ボルテージレギュレータ取付位置……エアークリーナ部

★ボルテージレギュレータの基本動作は図のようになっています。

●フライホイールが回転すると発電コイルには正の電気と負の電気が交互に発生します。(交流電気が発生)

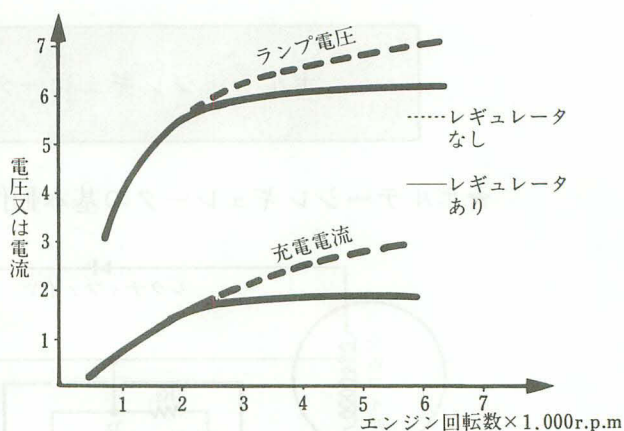
●正の電気は、1部はレクティファイヤを通ってバッテリーを充電し、1部はヘッドランプスイッチ(ONのときのみ)を通ってヘッドランプを点灯します。

●負の電気はバッテリー側はレクティファイヤで遮断されて流れずヘッドランプ(スイッチONのとき)の点灯をし続けます。

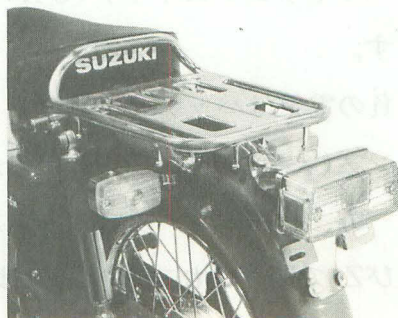
一方、レギュレータのアース端子からレギュレータ内への回路はSCR、及びZDで閉ざされており電気は流れません。

●次に負の電気の電圧が高くなってくるとやがてZ_Dの設定電圧に達してZ_Dが開き負の電気はレギュレータのアース端子から$D \rightarrow R_1 \rightarrow Z_D \rightarrow R_2$ を通って発電コイルへ帰る回路が成立します。

この瞬間にO点とP点との間にはR_2による電位差が生じO点からP点へ向ってSCRのゲート電流が流れSCRが開きボルテージレギュレータのアース端子からSCRを通って負の電気が短絡し電圧は急激に低下します。

●この電圧の低下によって負の電気が制御されヘッドランプへ異常に高い電圧がかかるのを防ぎ、更にはフライホイールマグネトーの特性で正の電気の発生も遅らせてバッテリーの過充電をも制御しています。

燈火類

★ヘッドランプ、テールブレーキランプ、ターンシグナルランプ等、各種の燈火類は角形で明るいものを採用しました。

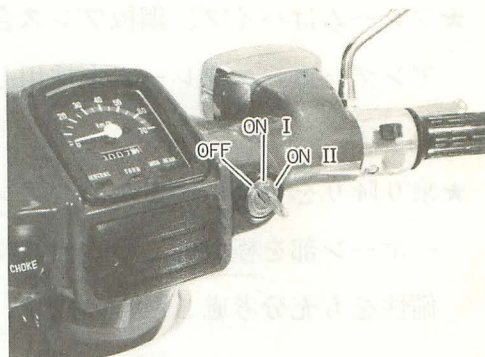
これにより走行中に必要な各種の合図が他車から見やすく(被視認性の向上)又、夜間に於いても明るい視野の確保ができ安全走行を約束してくれます。

イグニッションスイッチ

★取付場所はスピードメータの斜め下部で操作と確認が容易で便利な場所を選びました。

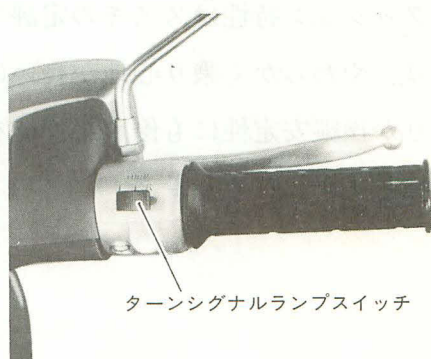
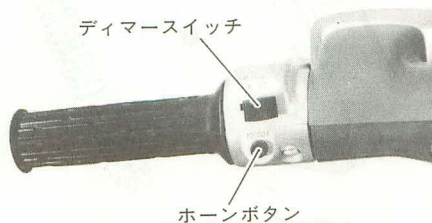
★OFF・ONⅠ・ONⅡの3段式です。

OFF ：駐停車時

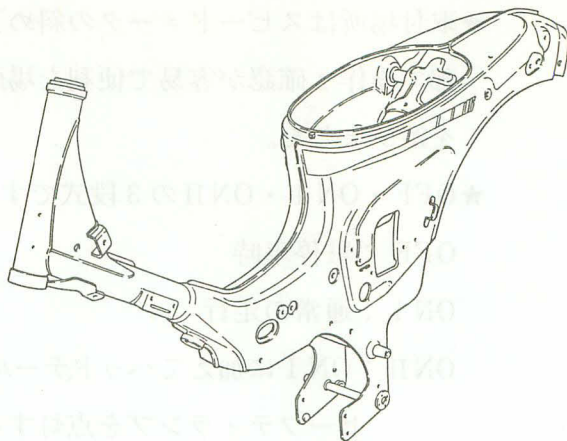
ONⅠ：通常の走行

ONⅡ：ONⅠに加えてヘッド、テール、セーフティランプを点灯することができる。

★キーは両面タイプでどちら向きに差し込んでも作用しますので夜間の暗い場所などでも非常に便利です。

ハンドルスイッチボックス

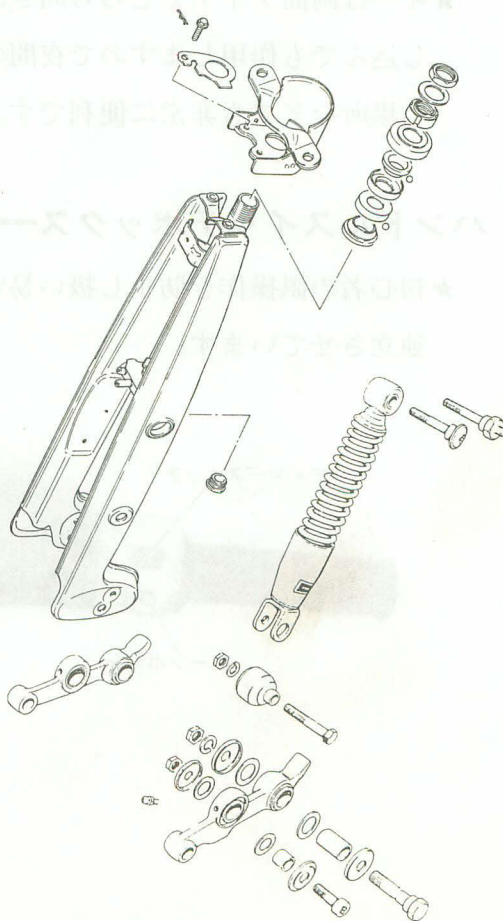
★初心者の誤操作を防止し扱い易いようハンドルスイッチ類は、左右それぞれ独立させています。

フレーム

★フレームはパイプ、鋼板プレス合成アンダーボーンフレームを採用しています。

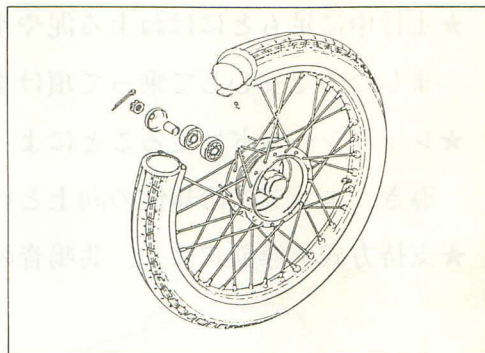
★乗り降りを容易にするため、アンダーボーン部を極力低くすると共に整備性をも充分考慮したものです。

フロントフォーク

★フロントフォークは剛性が高く、バネ下重量を軽くすることができるボトムリンク式です。

★フロントショックアブソーバはコイルスプリングと油圧を併用したものです。

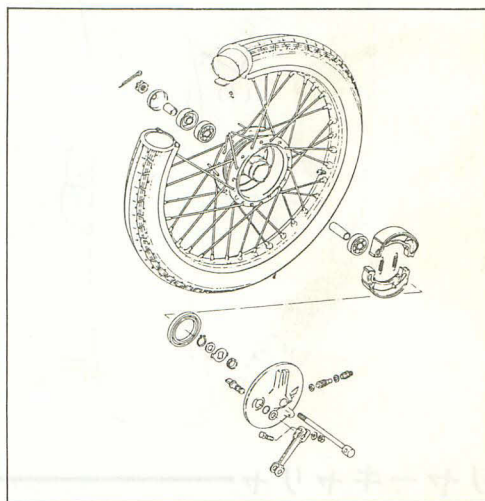
★クッション特性はスズキの定評であり、やわらかく乗り心地が良いばかりか操縦安定性にも優れた性能を発揮します。

ホイール

★ホイールは前・後輪共1.20×17（L仕様は後輪のみ1.40×17）のスポークホイルを採用しました。

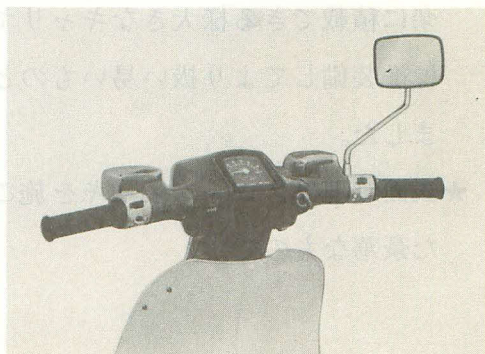
タイヤサイズ	
前輪	2.25－17－4 PR
後輪	2.25－17－4 PR （L仕様2.50-17-4PR）

ブレーキ

★前後ともに一般的な内拡機械式ブレーキを採用しています。(リーディングトレーリング式)

★操作方式は前輪が右手動式で、後輪が右足動式です。

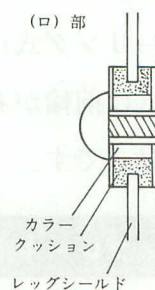
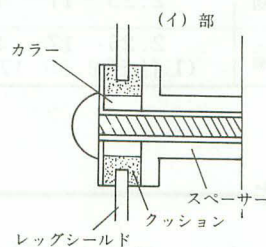
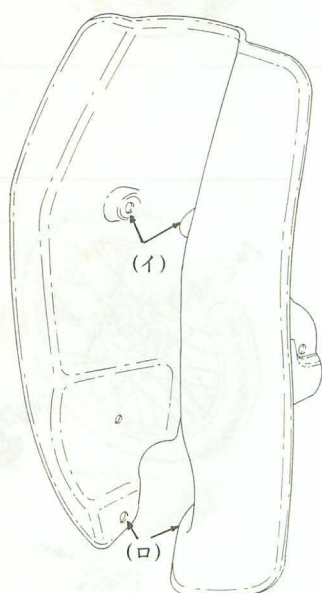
ブレーキドラム径
前輪：110mm　後輪：110mm

ハンドル

★ハンドルバーはパイプ製のニュートラルハンドルでシャレたデザインの樹脂製カバー付です。

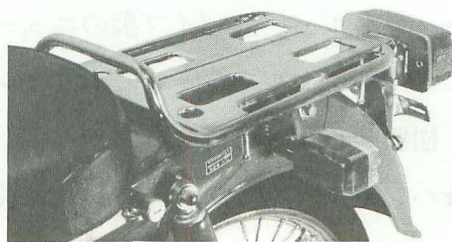
★ハンドルグリップラバーは疲れや滑りが少なくソフトでやさしいタッチの材質と形状を選びました。

レッグシールド

★走行中に足もとにはね上る泥や水をよけるためレッグシールドを標準装備しましたので安心して乗って頂けます。

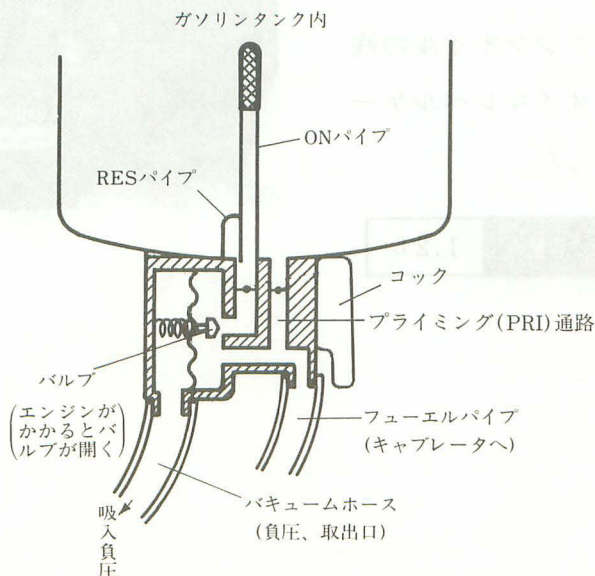
★レッグシールドは走ることによって受ける走行風を受け入れてエンジン部へ導き、エンジン冷却性の向上という大切な機能を兼ね備えています。

★支持方式を浮動式にし、共鳴音の防止を計っています。

リヤーキャリヤ

★シート後部には嵩張る荷物も安全に楽に積載できる様大きなキャリヤを標準装備してより扱い易いものとしました。

★表面処理はクロームメッキを施こした豪華なものです。

フューエルコック

★フューエルコックはエンジンの負圧を利用してエンジンの運転、停止毎に自動的にON－OFFの作動をする負圧式オートコックを採用し、わずらわしいコック操作の必要がありません。

負圧コックは下図のようにエンジンの吸入負圧によってバルブが吸引されガソリン通路が開かれる仕組になっています。
従ってエンジンが止まってしまうと、スプリングの力でバルブが押しもどされて通路を閉じます。
この通路はON及びRESに使用しており、PRIは全く別の通路でエンジン負圧に関係なくガソリンが流れる構造です。

イラストは負圧式オートコックを示したもので実車とは異なります。

フューエルタンク

★フューエルタンクはシートを開くとその下にあります。

★フューエルタンクは丈夫で安全な鉄製としました。

★ガソリンの残量が1目でわかるようフューエルレベルゲージを標準装備しています。

フェールタンク容量	4.0ℓ

オイルタンク

★オイルタンクはフレームレフトカバー内にあります。

★オイルタンクにもフューエルタンクと同じように、エンジンオイルの残量が1目でわかるオイルレベルゲージを標準装備しました。

エンジンオイルタンク容量	1.2ℓ

点検整備についてお願い

クルマは常に適正な保守・整備を受けてその性能を維持してゆくものです。
どんなに高品質のクルマでも使いっぱなしでは次第に性能の低下を来しいづれ故障を招くことになるものです。
又、お客様の取扱い上の不注意によって思いがけない故障が起る事もあります。
このようにして故障の起きたクルマはもとの性能に修復するため整備に持込まれますので整備の専門家として責任を持って修復に当らなければなりません。
もし完全に修復できなかったり、一時的に良くても同じ故障が再発したりするとお店の信用はなくなってしまいます。
この様な事から完全整備に努める事はもちろんのことですが次のような事にも充分な注意を払って整備作業に当って下さい。

- ●整備に当っては火気に充分注意すること
- ●整備前にクルマをよく清掃して分解部品に埃りや泥が付着しない様にする
- ●パッキン、ガスケット〝O″リング、割ピン等は組付時、新品にする
- ●ボルト、ナットなどの締付順序は径の大きいものから、又内側から外側へ対角線上に除々に行う事を基本とし、最終的には規定トルクで締付ける又、弛めるときはこの逆に少しずつ弛めてゆく
- ●使用する部品や油脂類は純正指定品を使用し他のものは絶対に使用しない。
- ●特殊工具を必要とする作業には必ず使用すること
- ●分解部品はキズの発生と紛失防止に充分注意し組付前には洗浄と適切な給油をする
- ●組付後は各機能毎に作動確認を行い再整備の防止を図る
- ●バッテリー液やブレーキ液のように部品や衣服に悪影響を与えるものの取扱いには充分注意する
- ●構造や作動原理などの整備関連知識を熟知して整備に当るのが原則である

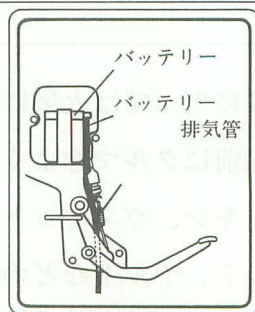
納車整備について

スズキの工場では高度な品質管理と厳重な検査のもとで新車が生まれてきますがこのクルマがお客様の手に渡るまでにはいろいろな流通経路をたどります。従って新車といえどもお客様へ渡す前に再度入念なチェックをして案心してお客様に乗って頂けるよう配慮したいものです。

★納車整備のポイント

●バッテリーの取付

バッテリーは即用式ですが電解液を注入後バッテリー容量の$1/10$の電流で電解液の比重が1.26になるまで充電したものを使用して下さい。

バッテリー及びバッテリーエキゾーストパイプは正しく取付けて下さい。

●重要締付個所のチェック

安全上、非常に大切な部分を重要締付箇所として指定しています。

新車と言えども納車前には確認、増締めして下さい。(72ページ参照)

●油脂類のチェック

ガソリン、エンジンオイル、トランスミッションオイル、その他の油脂類について適正な量があるか念のためにチェックして下さい。

●タイヤ空気圧のチェック

空気は自然に減りますので必ず指定空気圧に調整して納車して下さい。

●ブレーキ、ハンドル、等の他電装品やその他の各部機能に異常がないか走行チェックをして下さい。

納車に当ってお願い

お客様には初心者からベテランまでいろいろな人があります。

ベテランといわれる人の中にもスズキ車ははじめてというお客様もあります。

こんなことから納車に当ってはお客様に親切な指導をしてあげましょう。

★取扱いの説明

クルマの正しい使い方を「取扱い説明書」に記してありますのでこの内容を説明するとともにお客様によく読んで頂くように指導して下さい。

★点検整備について(整備手帳参照)

オートバイには「仕業点検」と「定期点検」がありこの制度をよく説明し、点検実施の指導に努めて下さい。

●仕業点検…クルマを使用する人が自分自身で毎日運行前に行う点検です。

●定期点検…使用開始から1ヵ月目と6ヵ月目に、以後6ヵ月毎に定期的に行う点検でその内容は点検整備方式に定められています。

●整備手帳…定期点検の記録をとったり点検に関する注意等を記載した手帳で運行中は常に携帯するものですからお客様に説明して下さい。

又、点検・整備をしたときはその旨を手帳に記入し、手帳がない場合は購入をすゝめて下さい。

整備手帳はスズキ代理店で取扱っています。

整備手帳はここに格納してあります。

仕業点検とその指導

車の使用者による「仕業点検」の実施が道路運送車輛法によって定められていることはすでにご承知のところですが実態としては必ずしも励行されているとは言えません。

下の表は仕業点検でお客様が実施する項目ですから参考にして頂き、お客様の指導に当って下さい。

★仕業点検項目一覧

点　検　項　目	点　検　内　容
ハンドルの遊び、ゆるみ、及びガタ	ハンドルバーの締付部が弛んでいないかよく点検をし、弛んでいたら、すぐ増し締めをすること。ハンドルを左右に動かしてみてスムーズに操作できるか確認する。
ハンドルの操作具合	
ブレーキの遊び	フロントブレーキレバー、リヤーブレーキペダルは共に20～30mmの遊びが正しい値です。これに適合しているか点検し、更にブレーキのきき具合がよいか走行して確認する。
ブレーキのきき具合	
タイヤの空気圧	タイヤが異常に摩耗していないか確認するのに合わせて、亀裂、損傷の有無や石などが噛み込んでいないか車輪をゆっくり廻しながら点検し、又、同時に空気が充分に入っているか確認する。 タイヤ溝の深さ｛前輪 0.8mm 後輪 0.8mm｝以上あれば良い。 （部分的な摩耗について特に注意）
タイヤの亀裂及び損傷	
タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗	
タイヤの金属片・石その他の異物	
クッションスプリングの損傷	前後クッションのスプリングは正常か、クッションさせてみて確認する。
排気の色の状態	マフラーから出る排気煙の色を見てエンジンに異常がないか確認する。排気煙が異常に白い時はオイルが燃焼室へ入っており、黒い時はガスが濃いと言えます。
オイル量	エンジンオイルの量は規定量だけあるか、又、使用するオイルはスズキの純正オイルを使用するように指導する。
燃料の量	目的地まで充分走行できる量があるか確認する。
燈火装置の作用	各保安部品（操作機構も含めて）が正しく作用するかどうか全てを1度作用させて確認する。 又、汚れていたり、破損していたりしないか取付状態と合わせて、1つ1つ手で触れて確認する。
燈火装置の汚れ及び損傷	
警音器・方向指示器の作用	
後写鏡の写影の状態	
反射器及びナンバープレートの汚れ及び損傷	
計器の作用	ゆっくり走行しながらスピードメーター、及び各種パイロットランプを確認する。
前日の運行に於いて異常が認められた箇所に異常がないことを確認	前日、不審に思った所に異常がないか確認し、異常は直ちに補修しなければなりません。

定期点検

定期点検整備が大切であることをお客様によく説明して、定期点検実施率の向上に努めて下さい。

定期点検には6ヵ月点検と12ヵ月点検があり、これを6ヵ月毎に繰り返し行うことになっています。

この6・12ヵ月点検項目については下表の通りです。

★点検整備方式

点検整備項目			点検整備時期						判定基準	備考
			新車1か月	自家用		事業用等				
				6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎		
かじ取り装置	ハンドル	遊びゆるみ及びがた		○	○	○	○	○		
		操作具合		○	○	○	○	○		
	かじ取りホーク	損傷		○	○	○	○	○		
		ホーク・スピンドルの取付状態		○	○	○	○	○		ステアリングステムを示す
		ホーク・スピンドルの軸受部のがた	○		○			○		ステアリングステムを示す
制動装置	ブレーキ・ペダル	遊び及び踏込んだときの床板とのすき間		○	○	○	○	○	遊び フロントブレーキ (レバー式)20〜30mm リヤーブレーキ (ペダル式)20〜30mm	
		ブレーキのきき具合		○	○	○	○	○		
	ロッド及びケーブル類	ゆるみ、がた及び損傷		○	○	○	○	○		
	ブレーキ・カム	摩耗						○		
	ブレーキ・ドラム及びブレーキ・シュー	シューの摺動部分及びライニングの摩耗			○		○	○	標準外径 109.2mm 使用限度 106.0mm	「インジケーター式」
		ドラムの摩耗及び損傷			○			○	標準径 110.0mm 使用限度 110.7mm	

点検整備項目			点検整備時期 新車1か月	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	事業用等 1か月毎	事業用等 3か月毎	事業用等 12か月毎	判定基準	備考
走行装置	フロント・アクスル	亀裂、損傷及び変形						○		
走行装置	リヤ・アクスル・ハウジング	亀裂、損傷及び変形						○		リヤ・アクスルを示す
走行装置	ホイール	タイヤの空気圧		○	○	○	○	○	前輪2.25−17−4PR 後輪2.25−17−4PR (2.50−17−4PR) (単位kg／cm) 1名乗車 一般：前輪 1.75、後輪 2.25 1名乗車 高速：前輪 −、後輪 − 2名乗車 一般：前輪 −、後輪 −	
走行装置	ホイール	タイヤの亀裂及び損傷		○	○	○	○	○		
走行装置	ホイール	タイヤの溝の深さ及び異常な摩耗		○	○	○	○	○	残溝　前輪 0.8mmまで 後輪 0.8mmまで	
走行装置	ホイール	タイヤの金属片、石その他の異物		○	○	○	○	○		
走行装置	ホイール	クリップ・ボルト及びハブ・ボルトのゆるみ		○	○	○	○	○	フロントアクスルナットの締付トルク　2.7〜4.3kg−m リヤアクスルナットの締付トルク　2.7〜4.3kg−m	アクスル・ナット、アクスル・ホルダを示す
走行装置	ホイール	リム、サイド.リンク及びホイール・ディスクの損傷　グ		○	○	○	○	○	ホイール.リムの振れ、リム端で フロント・ホイール・リム 横振れ　3mm以下 縦振れ　3mm以下 リヤ・ホイール・リム 横振れ　3mm以下 縦振れ　3mm以下	
走行装置	ホイール	フロント・ホイール・ベアリングのがた		○	○		○	○		
走行装置	ホイール	リヤ・ホイール・ベアリングのがた			○			○		

点検調整

点検整備項目			点検整備時期 新車1か月	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	事業用等 1か月毎	事業用等 3か月毎	事業用等 12か月毎	判定基準	備考
緩衝装置	シャシ・ばね	損傷		○	○	○	○	○		クッションスプリングを示す
	取付部及び連結部	取付部（ブラケット部を除く）のゆるみ及び損傷		○	○	○	○	○		
		連結部のがた			○			○		サスペンションアームを含む
	ショックアブソーバ	油漏れ			○		○	○		
		損傷			○		○	○		
		取付部のがた			○		○	○		
動力伝達装置	クラッチ及びトランスミッション	クラッチの作用		○	○	○	○	○		
		トランスミッションの油漏れ	○	○	○	○	○	○		
		トランスミッションの操作機構のがた			○			○		
	スプロケット及びチェーン	チェーンのゆるみ	○	○	○		○	○	センタースタンド使用時 最大振幅 10～15mm	
		スプロケットの取付状態及び摩耗			○			○		
電気装置	点火装置	断続器の状態		○	○	○	○	○	ドエルアングル 205°～225° ポイントギャップ 0.3～0.4mm	
		点火プラグの状態		○	○	○	○	○	プラグギャップ 0.6～0.7mm	
		点火時期		○	○	○	○	○	BTDC 20°／1,400r.p.m	
	充電装置	充電作用		○	○	○	○	○		
	バッテリー	液量	○	○	○	○	○	○	液面レベルH～L間にあること	
		液の比重			○		○	○	液面20℃のとき 比重1.22～1.26	
	電気配線	接続部のゆるみ及び損傷		○	○	○	○	○		

点検整備項目			点検整備時期 新車1か月	自家用 6か月毎	自家用 12か月毎	事業用等 1か月毎	事業用等 3か月毎	事業用等 12か月毎	判定基準	備考
原動機	本体	かかり具合及び異音	○	○	○	○	○	○		
		低速及び加速の状態	○	○	○	○	○	○	アイドリング回転数 1,400r.p.m	
		排気の状態		○	○	○	○	○		作業点検にあっては排気の色のみ
		エア・クリーナ・エレメントの状態		○	○	○	○	○		
		シリンダ・ヘッド及びマニホールド各部の締付	○					○	シリンダヘッド(冷間) 0.6～0.9kg－m マニホールド(冷間) 0.9～1.4kg—m	
		圧縮圧力			○			○	5回キック時 (単位kg/cm) 圧縮圧力限度: 1CYL 5.6 / 2CYL — 各気筒間差: — (シングルキャブ)	
	潤滑装置	油漏れ	○	○	○	○	○	○		
		オイルの汚れ及び量		○	○	○	○	○		量のみ
	燃料装置	燃料漏れ		○	○	○	○	○		
		キャブレータ各部の汚れ		○	○	○	○	○		
		キャブレータのスロットル・バルブ及びチョーク・バルブの状態		○	○	○	○	○		
		キャブレータの調整の状態	○	○	○	○	○	○		
		燃料フィルタの詰まり			○		○	○		
点火装置		作用		○	○	○	○	○		
		汚れ及び損傷								
警音器・方向指示器及びデフロスタ		作用		○	○	○	○	○		警報器・方向指示器のみ
施錠装置		作用		○	○	○	○	○		

点検整備項目		点検整備時期						判定基準	備考
		新車1か月	自家用		事業用等				
			6か月毎	12か月毎	1か月毎	3か月毎	12か月毎		
反射鏡及び後写鏡	写影の状態		○	○	○	○	○		後写鏡のみ
計器	作用		○	○	○	○	○		
エキゾースト・パイプ及びマフラ	取付けのゆるみ及び損傷		○	○	○	○	○		
	マフラの機能			○		○	○		
車枠及び車体	ゆるみ及び損傷	○		○		○	○		
その他	シャシ各部の給油脂状態		○	○	○	○	○		

定期交換部品(油脂類含む)

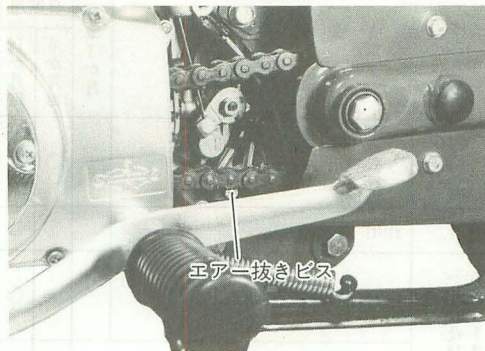
車輛を構成する部品のなかには残り寿命の判断が困難であったり、或いは経時変化するため使用頻度と関係なくある一定期間に寿命に達するものがあります。従ってこれらの部品は定期的に交換しなければ車輛の安全を確保することはできません。定期的に交換を必要とする部品は下記の通りです。

部品	交換時期
ブレーキケーブルの交換	2 年 毎
フューエルホースの交換	4 年 毎
トランスミッションオイルの交換	初期1,000km毎　以後5,000km毎

CCISオイルポンプ・ホース内のエアー抜き

★オイルタンクからオイルポンプまでのホース及びオイルポンプ内のエアーを抜く為に図の位置にエアー抜きビスを設けてあります。

★オイルポンプの交換や脱着をしたら必ずビスを弛めエアーを抜き取る

★次にオイルポンプよりエンジン側のホースはエンジンラッパ等でオイルをホース内へ圧送しホース内にオイルを充満させてから組付ける

エアークリーナの清掃

★エアークリーナはろ紙式のエレメントを採用しています。

★ケース内よりエレメント単体を取り出してその状態を目視で確認し清掃又は交換の処置をする

★清掃にはエレメント全体に振動を与えて大きなゴミを取り除いたあとエアーガンなどでろ紙部分を吹き、目詰まりしているホコリを吹き飛ばす。

★ホコリがきれいに取れない時や油分の汚れがひどい時、ろ紙部が破れたりエレメントが破損しているとき等は交換してください。

ＣＣＩＳオイル消費量の測定

★エンジンを暖機後オイルタンクからパイプを外し、オイルゲージを取付け、ゲージにオイルを注入する。

★エンジンを始動しエンジン回転を2,000r.p.mにセットする。

★オイルポンプコントロールレバーを全開にし２分間連続運転した時のオイル消費量を読み取る。

ＣＣＩＳオイル消費量	
エンジン回転2,000r.p.mコントロールレバー全開で２分間連続運転	0.37～0.41 c.c.

オイルポンプコントロールケーブルの調整

★オイルポンプは中間合せ方式を採用しております。

★キャブレータエアーインレットホースを外し、スロットルグリップをゆっくり廻してゆくとスロットルバルブに丸い凹みの合せマークが見えます。この合せマークの上端がキャブレータボアの上端に合致した所でスロットルグリップを止める。

★この時オイルポンプボデーとコントロールレバーの刻印が合致する様にコントロールケーブルアジャスターを調整する。

シリンダコンプレッションの測定

★エンジン各部にオイルが廻るようにエンジンを運転する。

★スパークプラグを取外してシリンダコンプレッションゲージを取付ける。

★スロットルグリップを全開にしてキックペダルを力一杯に繰り返し5回踏み降ろしたときのゲージの指示値を読み取る。

シリンダー コンプレッション	
標準	8.0kg/cm²
限度	5.6kg/cm²

ミッションオイルの点検と交換

★ミッションオイル量の点検は図に示したオイルレベルビスを取外し、ネジ穴の面までオイル面があるか確認してください。(車体を少し傾けたときにオイルが出れば良い。)

★ミッションオイル注入口、ドレンプラグは右図のところにあります。

5,000km走行毎に交換してください。

スズキギヤーオイル2輪車用

トランスミッションオイル量
500 c.c.

クラッチイン・タイト回転の点検

★エンジン回転計をセットする。

★クラッチイン……エンジン回転を少しずつあげてクルマが発進する瞬間の回転数を読む。(ローギヤーで行う)

★クラッチタイト……前後ブレーキを完全に効かせスロットルを全開にしたときのエンジン回転数を読む。(ローギヤーで行う)

クラッチ イン/タイト	回転数
クラッチイン回転数 (発進する瞬間)	2,200～2,700r.p.m
クラッチタイト回転数 (後輪ロック スロットル全開)	2,500～3,100r.p.m

ドライブチェンの点検

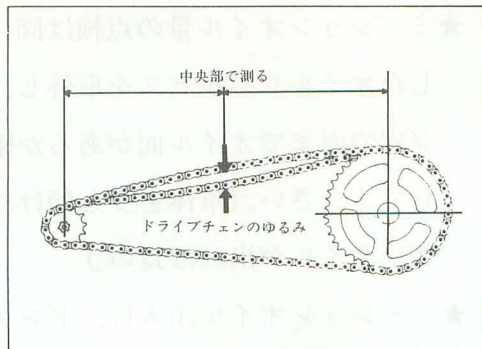
★アッパーチェンケース中央部のゴムキャップを外してドライブチェンを上下に振ってゆるみを点検する。

★調整はリヤーアクスルシャフト、トルクリンクの締付け部を弛めチェンアジャスターで調整する。

このときリヤーホイールが真直ぐになる様に注意する。

★弛めた箇所を確実に締付けてからホイールをゆっくり廻しながら全体に渡ってゆるみが適正でスムーズに回転するか確認する。

ドライブチェンのゆるみ
10～15mm（センタースタンド使用時）

注　意

ドライブチェンにホコリや泥などが附着していると損耗を促進させますので汚れも取り除いてください。

５００km走行を目安に点検を行ってください。

点火時期の点検と調整

★スパークプラグを取外してタイミングゲージを取付ける。

★コンタクトポイントのリード線(黒)とアース間にテスターを接続する。

★フライホイールローターをゆっくり手で正規の回転方向へ廻しながらタイミングテスターが発信する位置を探しこの位置でタイミングゲージを読み取る。

★更に正方向へローターを廻してゆきタイミングゲージの針の動く方向が逆になる位置を読み取り、この間の寸法が所定の寸法になる様ステータ又はポイントの位置を調整する。

タイミングゲージ：品番09931—00112
タイミングテスター：品番09900—27003

点火時期	上死点前　20±2°
	ピストンストローク 1.15～1.72㎜

コンタクトポイントの点検

★ポイント面に汚れ、摩耗、片当りはないか、又ヒール部の摩耗はないか点検します。

★異常時はコンタクトポイントを交換するか、ペーパー又はヤスリで修正する。

ポイント　ギャップ
0.3 ～ 0.4㎜

スパークプラグの点検

★電極・絶縁碍子などが汚れたり破損、変形などしていないか目視で点検し汚れている場合はプラグクリーナやワイヤーブラシで掃除をする。

★中心電極と接地電極の隙間をプラグギャップゲージで測定し、正しい隙間に調整する。

標準的清掃・交換時期	
清掃　5,000 km毎	交換　10,000 km毎

20733－14104

	NGK	日本電装
標準プラグ（標準条件・標準走行）	BP4H	W14FP
くすぶり気味のとき（冬期や短距離・低速走行が多いとき）	BP2H	W9FP
焼け気味のとき（夏期や長距離・高速・登坂走行が多いとき）	BP6H	W20FP

プラグギャップ	0.6～0.7mm

充電電流の測定

★充電電流はバッテリーの直前に直流電流計を直列に接続し、エンジン回転計を用いて回転を計りながら充電電流値を読み取る。

★この測定を行うときは満充電バッテリーを使用し、イグニッション関係を除いた全ての負荷を取り除いて下さい。

点検調整

フロントブレーキの点検

★フロントブレーキレバーの遊びはレバー先端で見る。

★遊びの調整はフロントブレーキケーブル先端のアジャスターで行う。

ブレーキレバーの遊び
20～30mm

リヤーブレーキの点検

★ブレーキペダルの高さは正常か点検する。

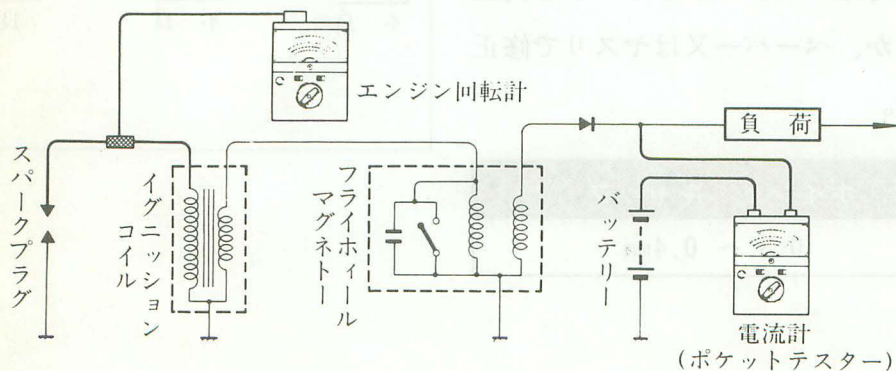
★リヤーブレーキペダルの遊びは適正か点検する。

★遊びの調整はリヤーブレーキロッド後端のアジャスターで行ないます。

リヤーブレーキペダルの遊び
20～30mm

ブレーキシュー

★ブレーキシューはドラム内に入っていて外側から摩耗具合が点検できないので、ハブパネルにあるインジケーターで確認する。

★ブレーキペダルを一杯踏み込んだ状態でブレーキカムに設けてある刻線がハブパネル側の使用範囲に入っているか確認する。

ステアリングヘッドの点検

★フロントフォークの車体への取付状態で締め過ぎたり、ガタがないか点検する。

★ハンドルを左右に動かして点検する。

（重くなるところはないか
引っ掛りがないか）

★前輪を浮かせハンドルを自然に倒した時、ストッパーに当って軽くはね返るか。

★フォーク先端を持ち前後方向にガタがないか振ってみる。

★ハンドルが重かったりガタがある時はステアリングステムナットで調整する。

注　意

調整ができない時はグリス切れや傷が考えられるので分解点検する

ホイールの点検

★ダイヤルゲージをリムの内面及び側面に当ててホイールを静かに廻しながらリムの振れを読み取る。

★ホイールの両端を手で持ち左右に振ってみてベアリングにガタがないか確認する。

★ガタの点検はホイールを少しずつ廻して数箇所で判断する。

リムの振れ
縦・横共3.0mm以内

タイヤの点検

★タイヤの亀裂・損傷・局部的な異常摩耗・残り溝の深さについて点検する。

★残り溝の深さはディプスゲージ又はノギスなどで測定する。

★タイヤの摩耗限度は一般道路に於いて0.8mmですが苛酷な走行をするときには更に安全を保つため 1.6mm以上の溝の深さが残っているタイヤの使用をおすゝめします。

★タイヤ空気圧が適正か点検する。

タイヤ空気圧	前輪	後輪
1名乗車	1.75	2.25
2名乗車	——	——
高速走行	——	——

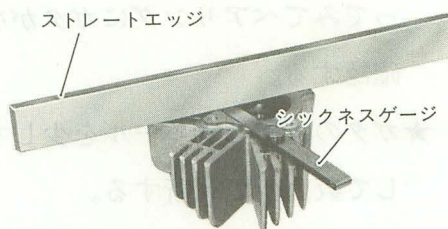
タイヤ摩耗限度
前・後輪とも0.8mm（前・後輪とも1.6mm）

21543-11100

シリンダヘッドの平面度の点検

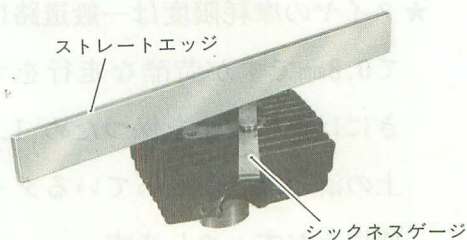
★スパークプラグ穴の附近やその他各部に亀裂や損傷がないか点検する。

★ストレートエッジとシックネスゲージを用いてシリンダヘッド合せ面の平面度を点検し、歪みのある場合は定盤上で修正する。

シリンダヘッドの平面度	
標準	0～0.03 mm
限度	0.15 mm以上修正

シリンダの平面度の点検

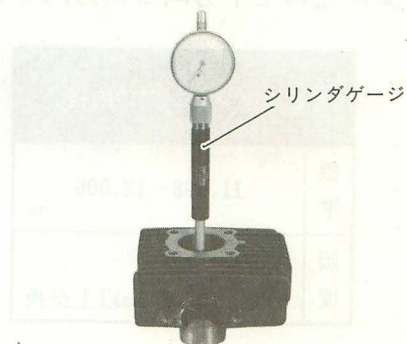
★シリンダ摺動面の異常な傷、及びその他各部に亀裂などがないか点検する。

★シリンダの上面の平面度を図のようにストレートエッジとシックネスゲージで測り歪みがあれば定盤等で修正又は交換する。

シリンダの平面度	
標準	0～0.03 mm
限度	0.20 mm以上交換

シリンダの内径の点検

★シリンダの摺動面の摩耗量をシリンダゲージで測る。

★測定はクランク軸と直角方向の上、中、下、3箇所をそれぞれ行う。

シリンダの内径	
標準	41.0～41.015 mm
限度	41.065 mm

ピストンの点検

★ピストンに摺動傷、打痕、亀裂などがないか目視点検する。

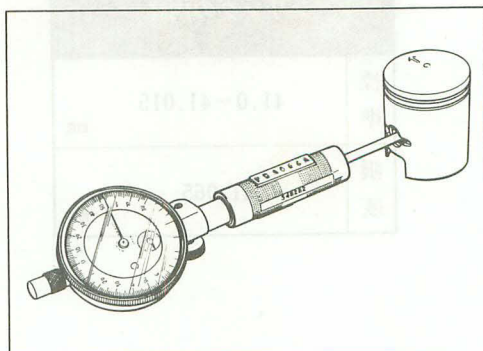
★ピストンの下端から23mm上ったところでピストンピンと直角方向の外径をマイクロメータで測定する。

ピストンの外径	
標準	40.930～40.945 mm
限度	40.650 mm
ピストン下端より23mm上で測る	

ピストンピン穴の内径の点検

★ピストンピン穴の内径をキレイにしてからシリンダゲージを用いて内径を測定する。

★測定は上下方向と横方向を各々測る。

ピストンピン穴の内径	
標準	11.998～12.006 mm
限度	12.030 mm以上交換

ピストンピンの点検

★ピストンピンに摺動傷、異常摩耗がないか目視で点検する。

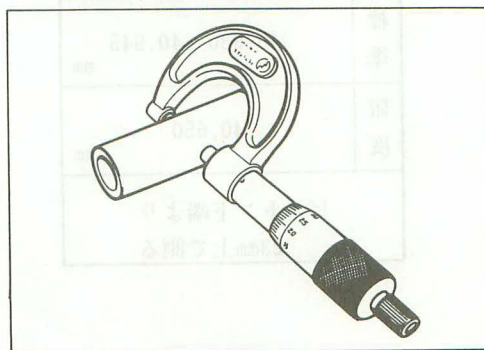
★マイクロメータを用いて両端と中央部の3箇所をそれぞれ十字方向に合計6回測定する。

ピストンピンの外径	
標準	11.996～12.000 mm
限度	11.965 mm以下交換

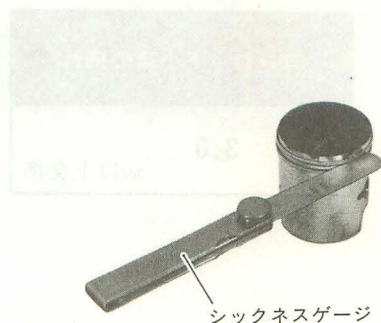
ピストンリングとリング溝の隙間の点検―

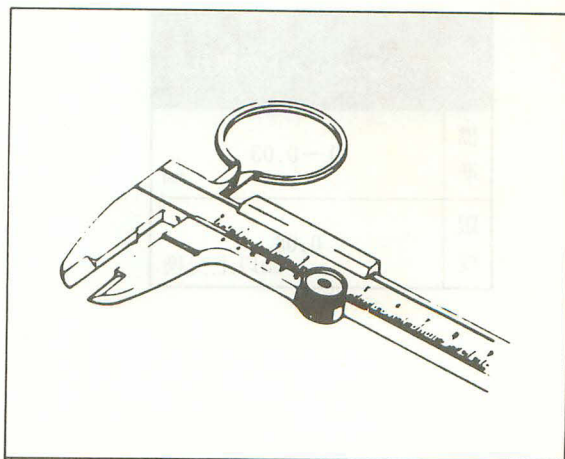
★ピストンのリング溝、及びピストンリングのカーボンを除去する。

★ピストンへリングを組付けピストンのリング溝とリングの間に生じる隙間をシックネスゲージで測る。

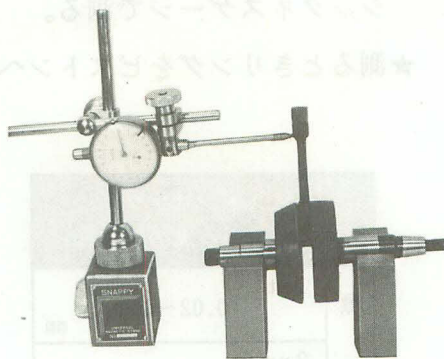
★測るときリングをピストンへ押し付けリングの下側で測る。

ピストンリングとリング溝の隙間		
標準	1st	0.02～0.06 mm
	2nd	0.02～0.06 mm

ピストンリングの自由合い口隙間の点検―

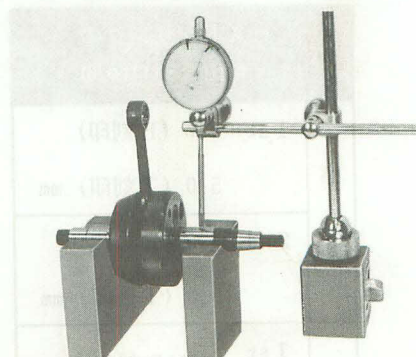
★シリンダを外した状態でピストンリングがピストンリング溝上を自由に動くか確認してからピストンリングの合い口に余分な力がかからないようにしてノギスを用い隙間の大きさを測る（2～3度測ってみること）

ピストンリングの自由合い口隙間		
標準	1st	4.5（R刻印） 5.0（T刻印） mm
	2nd	4.5（R刻印） 5.0（T刻印） mm
限度	1st	3.6(R刻印) 4.0(T刻印) mm以下交換
	2nd	3.6(R刻印) 4.0(T刻印) mm以下交換

分解点検

コンロッド小端の振れの点検

★クランクシャフトを固定し、コンロッド小端部へダイヤルゲージを当てて横方向へコンロッドを振りダイヤルゲージの指示を読む。

コンロッド小端の振れ	
限度	3.0 mm以上交換

クランクシャフトの振れの点検

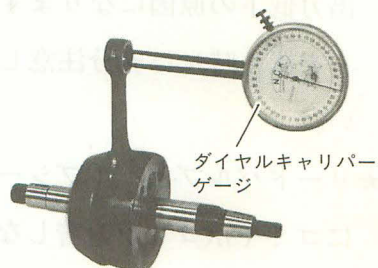
★クランクシャフトのベアリング挿入部を"V"ブロックで支えてゆっくり廻しながらクランクシャフトの端の部分へダイヤルゲージを当てて振れの量を測る。

クランクシャフトの振れ	
標準	0～0.03 mm
限度	0.08 mm以上交換

コンロッド小端の内径の点検

★ピストン、ピストンピンベアリングを取り外してコンロッド小端摺動部分に異常摩耗、摺動傷がないか点検する。

★ダイヤルキャリパーゲージを用いて穴径を測定する。

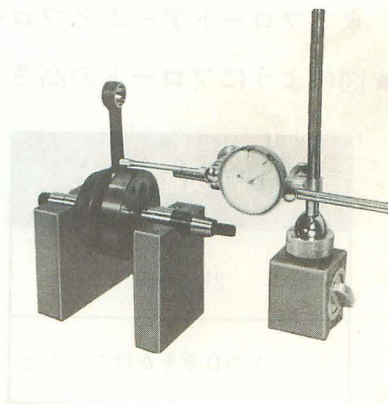
★測定は上下方向と横方向に行う。

コンロッド小端の内径	
標準	16.003～16.011 mm
限度	16.040 mm以上交換

コンロッド大端のスラスト隙間の点検

★クランクシャフトを固定しコンロッド大端の根本部へダイヤルゲージを当てる。

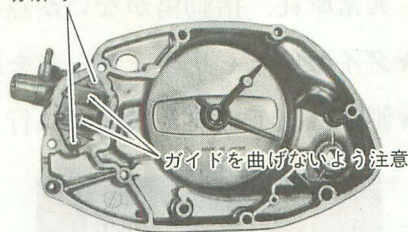
★コンロッドをスラスト方向に動かしダイヤルゲージを読み取る。

コンロッド大端のスラスト隙間	
標準	0.10～0.15 mm
限度	1.0 mm以上交換

分解点検

リードバルブの取扱い

★クラッチカバー前部内側にはリードバルブが取付けてあります。

★クラッチカバーを置く時カバーのクランクケース合せ面を下にして置くと、ガイドが当って曲がる事があり出力低下の原因になりますのでカバーを置く時には充分注意してください。

★リードバルブとバルブシート面の間にゴミやホコリが附着しないよう保管すると共に、組付前にはよく洗浄をする。

油面調整基準の点検

★キャブレータのフロートチャンバーボデーを取り外す。

★キャブレータを逆さまにしてフロートを一旦持ち上げてからゆっくり下げて来てフロートアームとフロートバルブが接触したところでフロートを止める。

★図のようにフロートの高さをノギスで測る。

油面調整基準
21.5 mm
フロートの自重をかけないこと

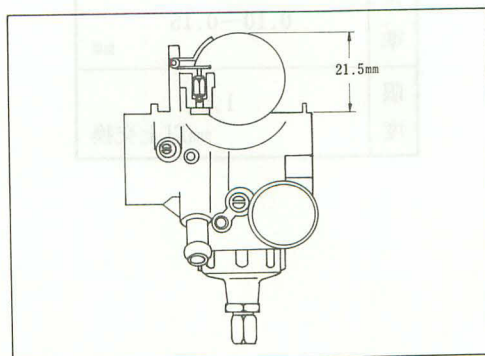
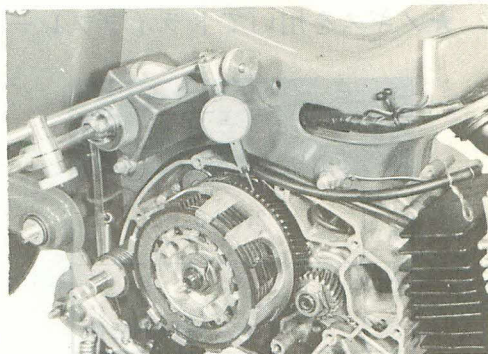
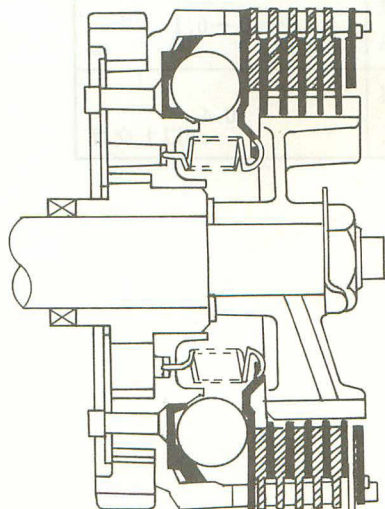
プライマリーギヤーバックラッシュの点検

★ギヤーの当り面に異常な傷や摩耗がないか目視で点検する。

★スモールテスタ又はダイヤルゲージを用いてプライマリギヤーのバックラッシュを測定する。

プライマリーギヤーのバックラッシュ	
標準	0.02～0.07 mm
限度	0.15 mm以上交換

クラッチ隙間の点検

★クラッチ隙間が適正でないと発進時のエンジン回転数が狂い出力がないように感じたり、クラッチ滑りを起したりします。

★クラッチ組付状態でクラッチ板を一方向に寄せ付けシックネスゲージを用いてクラッチ板隙間を図る。

クラッチ隙間
1.4～1.8mm

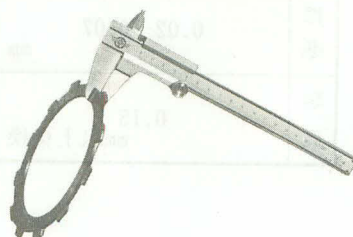
クラッチドライブプレートの点検

★ドライブプレートに異常な焼損や亀裂がないか目視で点検する。

★ドライブプレートの爪の部分に段付の摩耗がないか目視で点検する。

★ドライブプレートの接触面にある溝のつまりがないか点検清掃する。

★ノギスを用いてドライブプレートの厚さを測定する。

ドライブプレートの厚さ	
標準	2.9～3.1 mm
限度	2.6 mm以下交換

★ドライブプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドライブプレートの間に生じる隙間の最も大きい部分を測定し歪みの程度を掴む。

ドライブプレートの歪み	
標準	0～0.1 mm
限度	0.4 mm以上交換

クラッチドリブンプレートの点検

★ドリブンプレートに異常な焼けや摺動傷がないか目視で点検する。

★ドリブンプレートを定盤の上に置きシックネスゲージを用い、定盤とドリブンプレートの間に生じる隙間の最も大きい部分を測定し歪みの程度を摑む。

ドリブンプレートの歪み	
標準	0～0.15 mm
限度	0.2 mm以上交換

クラッチ隙間調整用ドリブンプレートについて

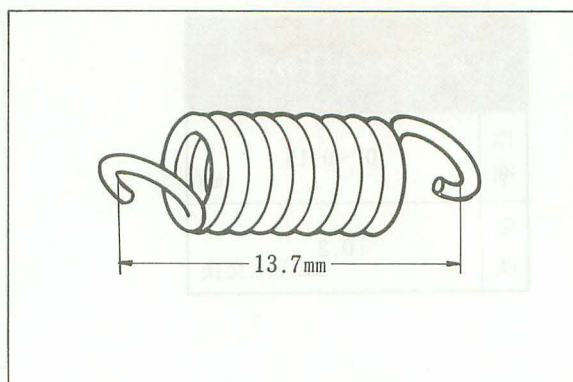
★クラッチドライブプレート及びドリブンプレートについて各々の点検をした結果、それぞれに異常がなくてもクラッチ隙間が標準値から外れる場合にはクラッチ隙間調整用のドリブンプレートを用いて厚さの異なる物を適当に組み合せ適正隙間に調整をする。

クラッチ隙間調整用ドリブンプレート	
品番	厚さ
21451—19001	1.6mm
21452—19000	1.2mm
21453—19000	1.4mm

クラッチスプリングの自由長の点検

★クラッチスプリングのフック部をはじめ各部に異常な損傷がないか点検する。

★クラッチスプリング単体でスプリングに荷重がかからないよろにしてノギスで自由長を測る。

クラッチスプリングの自由長	
標準	mm

トランスミッション(スチールボール)

★ドライブシャフトとトップドリブンギヤー部にはスチールボールが1列に4個、合計24個入っています。

★組付け時はドライブシャフトにトップギヤーを挿入し、片側のワッシャを右または左に回しスチールボールを3列に各4個入れます。

次に残りの3列に各4個を入れます。

分解点検

ギヤーシフトフォークの爪の厚さの点検

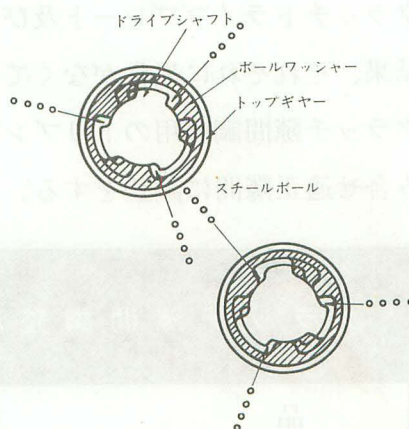
★ギヤーシフトフォークの爪の部分に異常な摺動傷がないか点検する。

★マイクロメータを用いてギヤーシフトフォークの爪の部分の厚さを測定する。

ギヤーシフトフォークの爪の厚さ		
標準	№1	5.4～5.5mm
	No.2	5.4～5.5mm

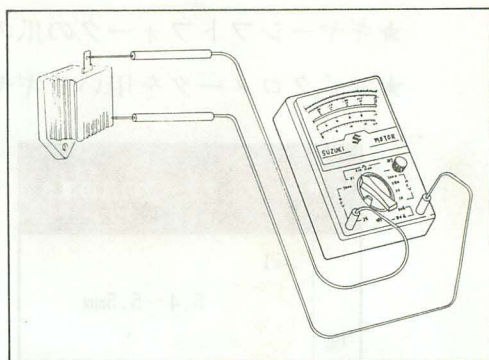
ギヤーシフトフォークとフォーク溝の隙間の点検

★トランスミッションギヤーのシフトフォーク溝へギヤーシフトフォークを差し込み溝とギヤーシフトフォークの爪の間に生じる隙間の大きさをシックネスゲージを用いて測る。

ギヤーシフトフォークとフォーク溝の隙間	
標準	0.24～0.40mm
限度	0.8 mm以上交換

ボルテージレギュレータの点検

〔ポケットテスター使用のとき〕

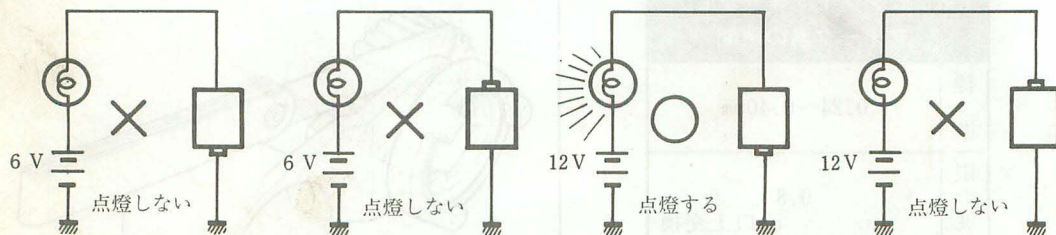
★ボルテージレギュレータの端子と、ケース間に導通がないかポケットテスターを用いてチェックする。

端子とケース間に導通がなければ良好

★２回以上繰り返しテストする。

注　意

テスターの⊕⊖端子を当て変えてチェックしますが、テスターによるチェックが良好でもトランジスタ回路、ツェナーダイオード回路による影響が殆んど表れませんので、バッテリー（電源）にてのチェックもしてください。

〔バッテリーを使用のとき〕

バッテリーに電球（３～10W）を接続し下図要領でチェックする。
但し、電圧設定値の判定はできません。

注　意

電球はバッテリー電圧と同等又は以上の電圧値のものを使用すること。

イグニッションコイル抵抗値の点検

★イグニッションコイルを図のようにポケットテスターに接続して1次、2次の各抵抗値を測定する。

〔　〕はセル付

イグニッションコイル抵抗値	
一次	1.65〔4〕Ω
二次	4.8〔8.8〕KΩ

イグニッションコイル飛火性能の点検

★イグニッションコイルを図のようにエレクトロテスターに接続して飛火性能をテストする。

★尚、簡易法として現車の状態でハイテンションコード先端からシリンダヘッドなどへ火花を飛ばして性能確認をしてもよい。

イグニッションコイル飛火性能
8㎜以上
使用するエレクトロテスター スズキ品番　09900―28107

ステータコイル抵抗値の点検

☆ポケットテスターを用い充電コイル、ランプコイル、点火コイルの各抵抗値を測定する。

ステータコイル抵抗値	
アース↔黄	0.3Ω
アース↔白赤	0.55Ω
アース↔黒黄	1.45Ω

レクティファイヤの点検

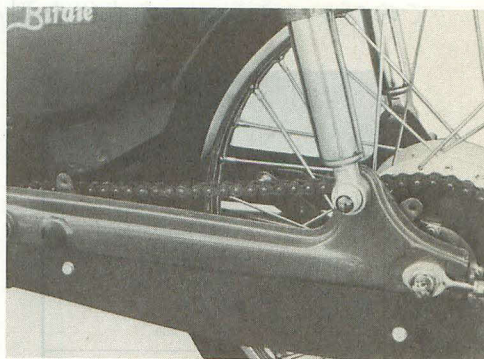
☆レクティファイヤは電気を一方向に通し逆方向へは通しません。

☆ポケットテスターで端子の⊕⊖を交互に接続してみて一方向で導通があり他方向で導通がないのが正常です。

ドライブチェンの20ピッチの寸法の点検

★リヤーアクスルシャフトをゆるめチェンアジャスターを一杯に引いてドライブチェンのたるみがなくなる様に張る。

★ドライブチェンの20ピッチ（21ピン間）の寸法を測定する。

ドライブチェンの20ピッチの寸法	
標準	2.54 mm
限度	257.8 mm以上交換
チェンサイズ #420	

ブレーキドラムの点検

★ブレーキドラム各部に亀裂・損傷がないか点検する。

★ブレーキシューとの摺動部分に溝状の深い傷がないか点検する。

★ブレーキドラムの摺動部の内径を測って摩耗程度を判断する。

ブレーキドラムの内径		
標準	前輪	110.0 mm
	後輪	110.0 mm
限度	前輪	110.7 mm以上交換
	後輪	110.7 mm以上交換

ブレーキシューの点検

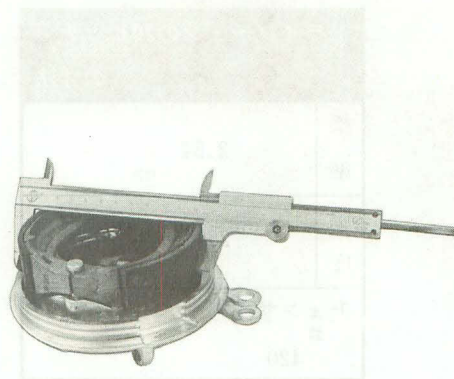
★シューのリターンスプリング穴附近やその他に亀裂、損傷、磨耗がないか点検する。

★ブレーキシューをパネルに正しく取付けブレーキカムが完全にもどった状態でのブレーキシューの直径を測る。

ブレーキライニングの寸法		
標準	前輪	109.2 mm
	後輪	109.2 mm
限度	前輪	106.0 mm以下交換
	後輪	106.0 mm以下交換

ブレーキシューリターンスプリングの点検

★ブレーキシューリターンスプリングのフック部やその他に亀裂や曲がりなどの損傷がないか点検をする。

★スプリング単体を図の様にノギスで測る。

ブレーキシューリターンスプリングの自由長		
標準	前	31.2 mm
	後	31.2 mm以上交換

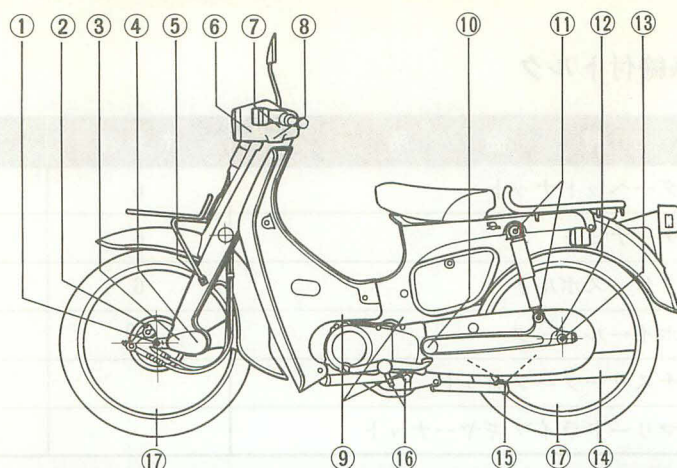
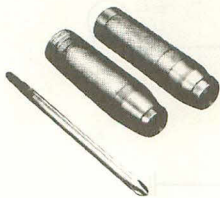
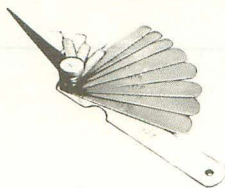
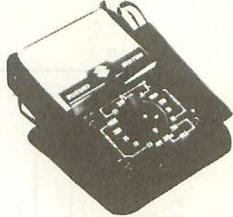
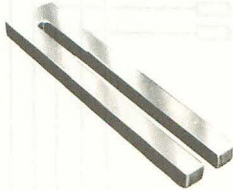
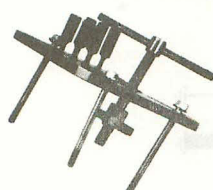
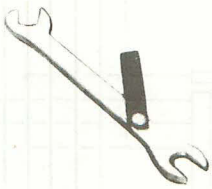
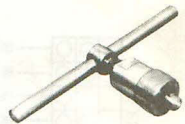
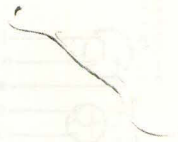
●エンジン関係締付トルク

(単位kg—cm)

締付箇所	ネジ径	締付トルク
シリンダーヘッドナット	6	60 ~90
シリンダーナット	6	60~90
クランクケースボルト	6	60~100
フライホイールローター	10	300~450
クラッチスリーブハブナット		200~300
プライマリードライブギヤーナット		360~500

●一般的な締付トルク

ネジ径	一般ボルト	強力ボルト
mm	kg—cm	kg—cm
4	10~15	15~25
5	20~30	30~50
6	40~60	60~90
8	90~120	150~200
10	200~250	300~370
12	350~400	500~650
14	600~700	900~1,000
16	900~1,000	1,400~1,700
18	1,400~1,600	2,100~2,500

①②③④⑤⑥⑦⑧⑩⑪⑫⑬⑨⑯⑮⑰⑭

No.	名称	数	締付トルク
①	フロントアクスルナット	1	270～430kg－cm
②	フロントブレーキカムレバーナット	1	50～ 80kg－cm
③	フロントサスペンションロアーナット	1	100～150kg－cm
④	フロントサスペンションアームピボットナット	1	200～300kg－cm
⑤	フロントサスペンションアッパーナット	1	100～150kg－cm
⑥	ステアリングステムヘッドボルト	2	150～250kg－cm
⑦	ステアリングステムヘッドナット	1	600～1,000kg－cm
⑧	ハンドルクランプナット	2	100～150kg－cm
⑨	エンジン懸架ボルト	3	150～250kg－cm
⑩	リヤースイングアームピボットナット	1	250～400kg－cm
⑪	リヤーショックアブゾーバーナット	2	200～300kg－cm
⑫	スプロケットドラムシャフトナット	1	450～600kg－cm
⑬	リヤーアクスルナット	1	270～430kg－cm
⑭	リヤーブレーキカムレバーナット	1	50～ 80kg－cm
⑮	トルクリンクナット	2	100～150kg－cm
⑯	フロントフートレスト	3	150～250kg－cm
⑰	スポーク（前・後）		15～ 20kg－cm

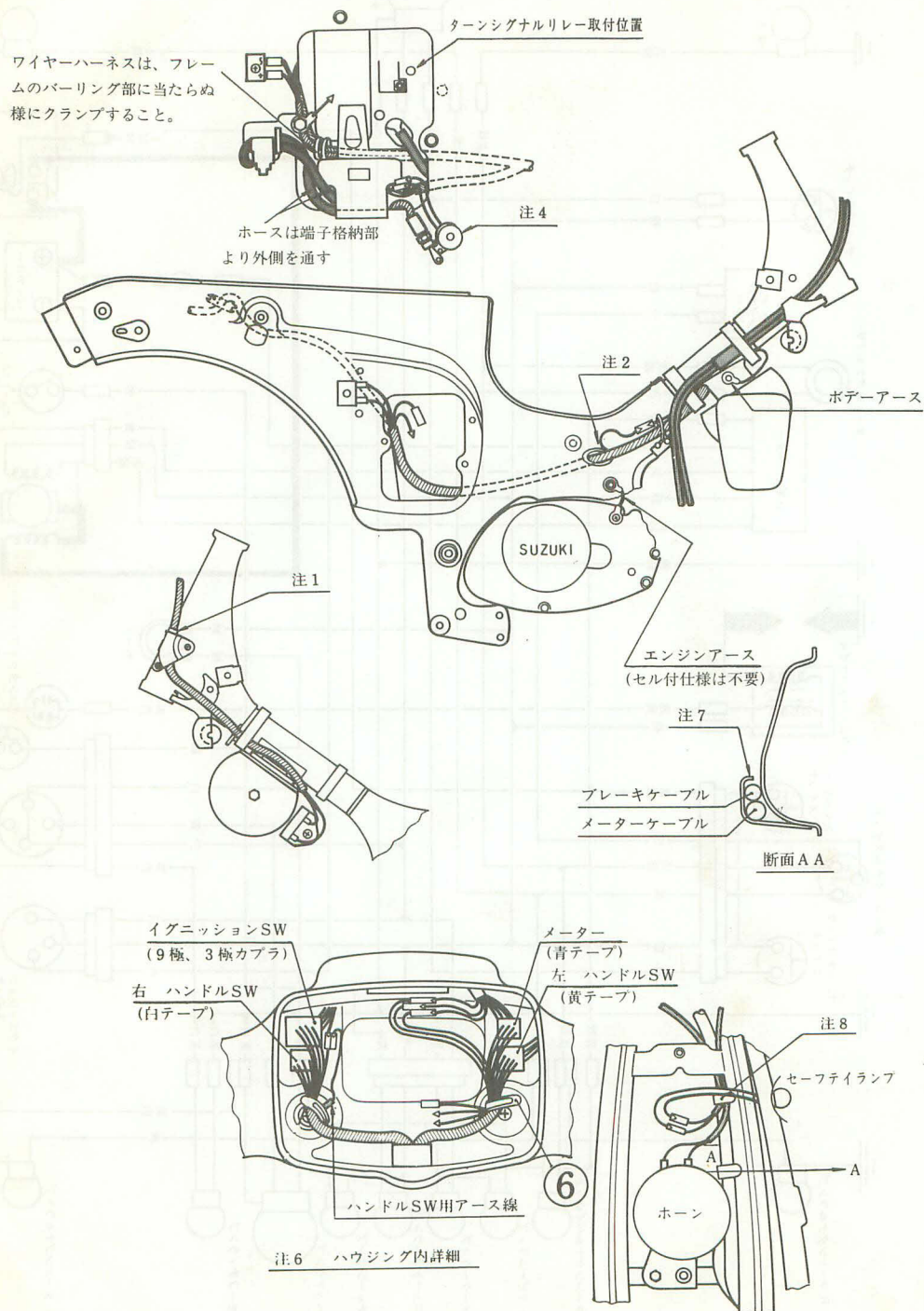
使用油脂一覧

使用箇所	品名
クランクケース合せ面（パッキン剤として塗布）	スズキシール（No. 4）
アクスルシャフト、スペーサー内面	グリス（普通のもの）
トランスミッション室	スズキギヤーオイル２輪車用
エンジンオイルとしてオイルタンクに注入	スズキＣＣＩＳオイル スズキＣＣＩＳスーパーオイル

ショックドライバーセット 09900－09002
シックネスゲージ 09900－20804
CCISオイルゲージ 09900－21602
ポケットテスター 09900－25002
タイミングテスター 09900－27003
スタッドボルトインストーラー（6㎜） 09910－10110
コンロッドストッパー 09910－20115
ヘキサゴンレンチ6㎜ 09911－70120
クランクシャフトリムーバー 09920－13111
スパークプラグレンチ 09930－10111
コンタクトポイントレンチ 09930－20111
フライホイールローターリムーバー 09930－30113
ローターリムーバーセット 09930－30133
ローターホルダー 09930－40113
タイミングゲージ 09931－00112
ステアリングステムナットレンチ 09940－10122
ステアリングレース＆スイングアームベアリングインストーラー 09941－34511
フロントフォークアッセンブリングツールセット 09940－34512
フロントフォークオイルシールインストーラー 09940－50111
オイルシールリムーバー 09913－50120

類別（スタンダード、G、L）

Rリヤーターンシグナルランプ
テール・ブレーキランプ
Lリヤーターンシグナルランプ
ターンシグナルリレー
リヤーブレーキランプスイッチ
ターンシグナルブザー（G仕様のみ）
フューズ(15A)
バッテリー
レクティファイアー
ニュートラルスイッチ
マグネトー
イグニッションコイル
レギュレター
イグニッションスイッチ
OFF
I
II
ホーン
ホーンスイッチ
ターンシグナルランプスイッチ
フロントブレーキランプスイッチ
デイマースイッチ
Rフロントターンシグナルランプ
ハイビームインジケーター
ターンシグナルハイロットランプ
メーターハイロットランプ
ニュートラルランプ
ヘットランプ
セーフティランプ
Lフロントターンシグナルランプ

ワイヤリングハーネス組付要領　FR50

●ピストン・シリンダ関係

単位の表示なきものは全てmm

項　　目		標準値	使用限度
ピストン・シリンダクリアランス		0.070～0.080	――――
シリンダの内径		41.00～41.015	41.065以上交換
ピストンの外径（ピストン下端より〔23〕mm上）		40.930～40.945	40.650以下交換
シリンダヘッドの平面度		0～0.03	0.15以上修正
シリンダの平面度		0～0.03	0.20以上交換
ピストンリングの自由合い口隙間	(1st)	4.5（R刻印） 5.5（T刻印）	3.6(R刻印) 4.0(T刻印)以下交換
	(2nd)	5.0（T刻印） 4.5（R刻印）	4.0(T刻印) 3.6(R刻印)以下交換
ピストンリングの組付合い口隙間	(1st)	0.10～0.25(T刻印) 0.10～0.25(R刻印)	0.8以上交換
	(2nd)	0.10～0.25(T刻印) 0.10～0.25(R刻印)	0.8以上交換
ピストンリングとリング溝の隙間	(1st)	0.02～0.06	―――― 以上交換
	(2nd)	0.02～0.06	―――― 以上交換
ピストンピン穴の内径		11.998～12.006	12.030以上交換
シリンダコンプレッション	(kg／cm²)	8.0	5.6
シリンダコンプレッション気筒間差	(kg／cm²)	――――	――――

●クランクシャフト関係

単位：mm

項　　目	標準値	使用限度
ピストンピンの外径	11.996～12.000	11.965以下交換
コンロッド小端の内径	16.003～16.011	16.040以上交換
コンロッド小端の振れ	――――	3.0以上交換
コンロッド大端のスラスト隙間	0.10～0.15	1.0以上交換
クランクシャフトの振れ	0～0.03	0.08以上交換

●オイルポンプ関係

単位：c.c.

項　　目	標準値
オイルポンプ消費量（コントロールレバー全開 2,000±100r.p.m　2分間運転）	0.37～0.41
オイルポンプコントロールレバー合わせ方式	中間合わせ

21903—01020

整備資料

●クラッチ・プライマリーギヤー関係

単位の表示なきものは全て㎜

項目		標準値	使用限度
クラッチの遊び（レバー先端で）		―――	標準値以外修正
ドライブプレートの厚さ		2.9～3.1	2.6以下交換
ドライブプレートの歪み		―――	―――
ドリブンプレートの厚さ		1.6	―――
ドリブンプレートの歪み		0～0.15	0.2以上交換
クラッチスプリングの自由長		13.7	――― 交換
発進（クラッチイン）回転数	(r.p.m)	2,200～2,700	―――
クラッチタイト回転数	(r.p.m)	2,500～3,100	―――
自動変速切替わり速度	(km／h)	―――	―――
クラッチ・シュー外径	(1 st)	―――	―――
	(2 nd)	―――	―――
クラッチホィール内径	(1 st)	―――	―――
	(2 nd)	―――	―――
プライマリーギヤーバックラッシュ		0.02～0.07	0.15以上交換

●トランスミッション関係

単位の表示なきものは全て㎜

項目		標準値	使用限度
ギヤーシフトフォークの爪の厚さ	(1)	5.4～5.5	――― 以下交換
	(2)	5.4～5.5	――― 以下交換
	(3)	―――	―――
ギヤーシフトフォーク溝の巾	(1)	5.6～5.7	―――
	(2)	5.6～5.7	―――
	(3)	―――	―――
ギヤーシフトフォークと溝の隙間	(1)	0.2～0.4	0.80以上交換
	(2)	0.2～0.4	0.80以上交換
	(3)	―――	―――
シフターフォークシャフトの曲がり		―――	―――
カウンターシャフトギヤー圧入寸法		―――	―――
ドライブチェンの20ピン間寸法（チェンサイズ）		254（＃420）	257.8以上交換
ドライブチェンのたるみ（センタースタンド使用時）		10～15	標準値以外修正

●キャブレータ関係

項目		諸元	備考
キャブレータ型式		VM14SC	
メーンボア	(mm)	14	
キャブレータ判別刻印		35040	
アイドリング回転数	(r.p.m)	1,400	
フューエルレベル	(mm)	――	
油面調整基準	(mm)	21.5	
メインジェット	(M.J)	80	
ジェットニードル	(J.N)	3L4－2	
ニードルジェット	(N.J)	E－6	
スロットルバルブ	(Th.v又はC.A)	2.0	
パイロットジェット	(P.J)	1⅛	
エアスクリュ	(A.S)	15	
バルブシート	(V.S)	1.2	
スタータジェット	(G.S)	60	

●電装関係

項目		諸元		
点火時期	(°／r.p.m)	20／1,400		ピストンストローク 1.15～1.72 mm
飛火性能	(mm)	8以上		――
コンタクトポイントの隙間	(mm)	0.3～0.4		――
ドエルアングル	(度)	ND ――	K 205～225	M ――
スパークプラグギャップ	(mm)	NGK 0.6～0.7		ND 0.6～0.7
スパークプラグ	(NGK)	焼けるとき BP－6H	標準 BP－4H	くすぶるとき BP－2H
	(ND)	焼けるとき W20FP	標準 W14FP	くすぶるとき W9FP
イグニッションコイル抵抗値(1次)	(Ω)	ND 〔4〕	K 1.65	M ――
(2次)	(Ω)	ND 〔8.8〕K	K 4.8K	M ――
フライホィールマグネトーステータコイル抵抗値(充電) アース→黄	(Ω)	ND ――	K 0.3	M ――
アース→白赤	(Ω)	ND ――	K 0.55	M ――
アース→黒黄 (ランプ2)	(Ω)	ND ――	K 1.45	M ――

21903—01040

●電装関係（前ページより続き）

項目	諸元		備考
	ND	K	M
フライホィールマグネト一充電性能 2,000r.p.m(A)	—	0.8	—
3,000r.p.m(A)	—	1.1	—
4,000r.p.m(A)	—	1.2	—
5,000r.p.m(A)	—	1.2	—
6,000r.p.m(A)	—	1.3	—
7,000r.p.m(A)	—	1.3	—
	ND		ミツバ
スターターモーターブラシ長さ使用限度 (mm)	—		—
セルダイナモ　コンミュテータ外径限度 (mm)	—		—
アンダーカット限度 (mm)	—		—
ブラシ長さ使用限度 (mm)	7.0		
無負荷調整電圧 (V)	15.8～16.8		セルダイナモ
カット・イン電圧 (V)	12.0～13.5		セルダイナモ
レギュレータ調整電圧	—		オルタネータ ACジェネレータ
バッテリー型式 (V-Ah)	6N4－2A		12N7－4A（GDのみ）
バッテリー電解液比重	1.22～1.26		1.22～1.26
フューズ (A)	15		10
ヘッドランプバルブ (V-W)	6－15/15		12－25/25
シティランプバルブ (V-W)	6－5		12－6
テール・ストップランプバルブ (V-W)	6－3/10		12－5.2/18.4
ターンシグナルランプバルブ (V-W)	6－8		12－10
スピードメータランプバルブ (V-W)	6－3		12－3.4
タコメータランプバルブ (V-W)	—		—
ニュートラルランプバルブ (V-W)	6－3		12－3.4
ギヤーポジションランプバルブ (V-W)	—		—
チャージランプバルブ (V-W)	—		12－3.4
オイルレベル（プレッシャー）ランプバルブ (V-W)	—		—
ターンシグナルパイロットランプバルブ (V-W)	6－3		12－3.4
スピードウォーナーランプバルブ (V-W)	—		—

21903—01050

●車体関係

単位の表示なきものは全てmm

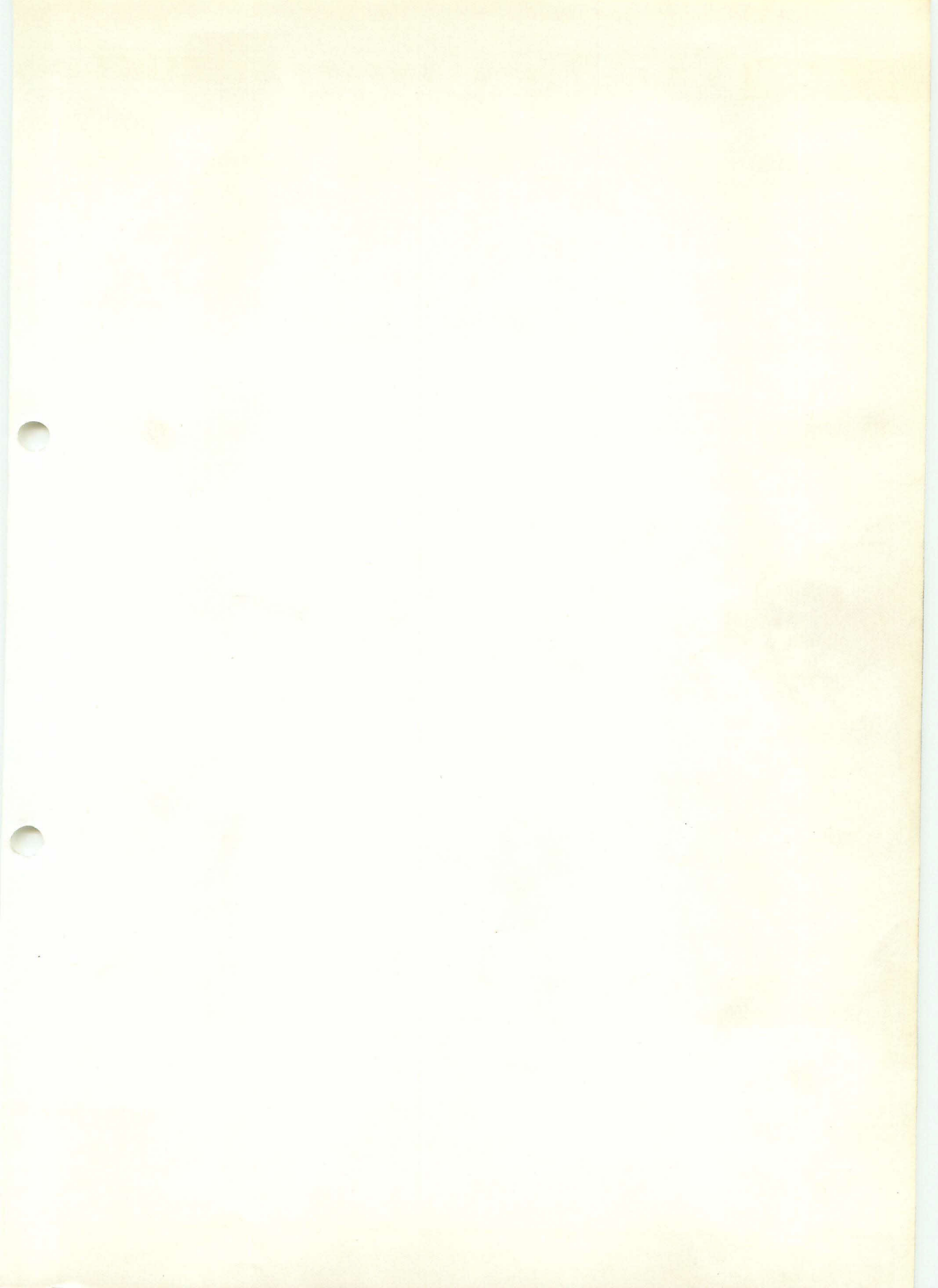
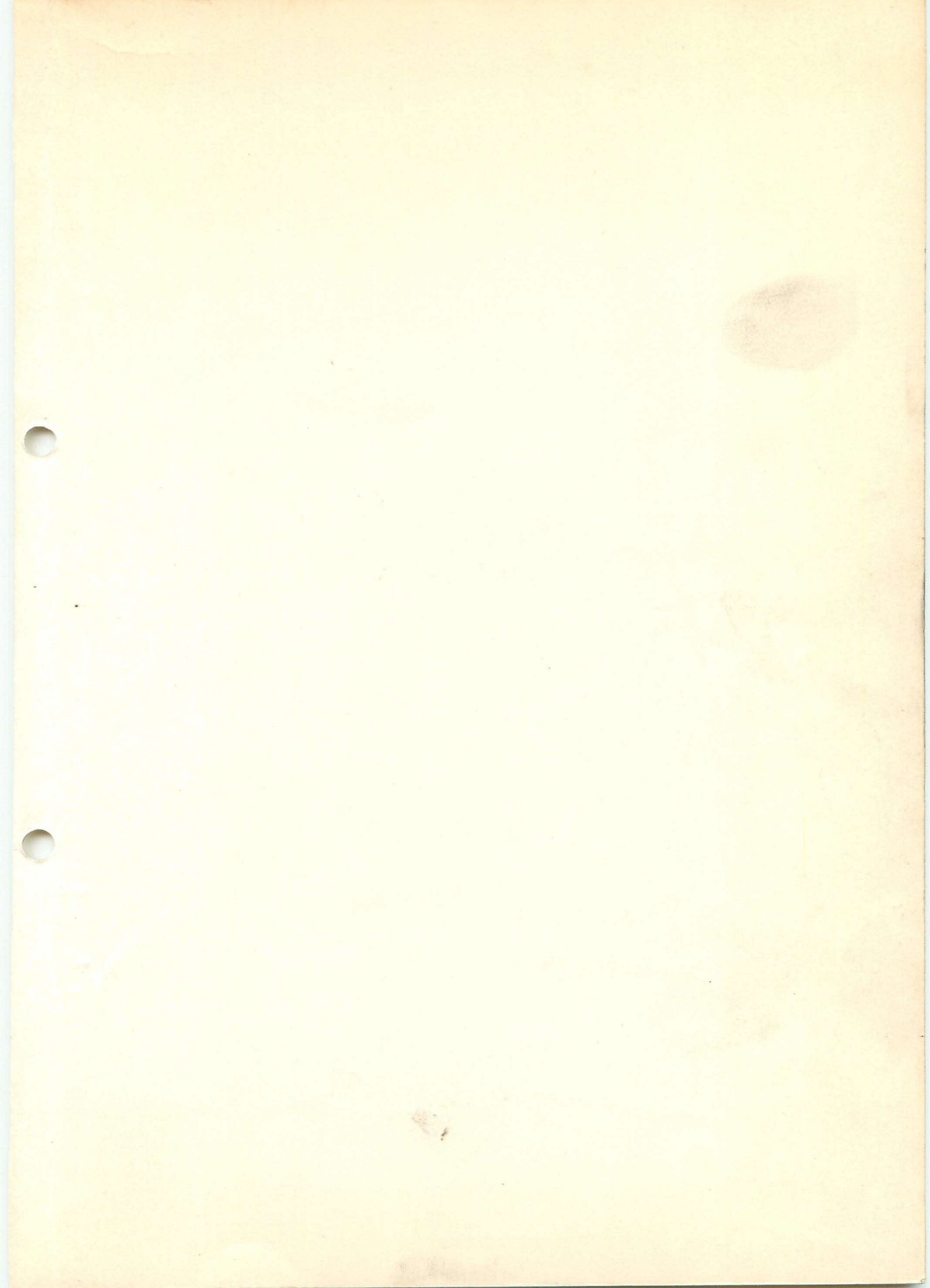
項　　　　　目	標　準　値	使　用　限　度
フロントブレーキレバーの遊び	20〜30	標準値以外修正
リヤーブレーキペダル又はレバーの遊び	20〜30	標準値以外修正
ブレーキドラムの内径　(前)	110.0	110.7 以上交換
(後)	110.0	110.7 以上交換
ブレーキライニングの寸法　(前)　(直径)(厚さ)	109.2	106.0 以下交換
(後)　(直径)(厚さ)	109.2	106.0 以下交換
ブレーキシューリターンスプリング自由長　(前)	――――	―― 以上交換
(後)	――――	―― 以上交換
ブレーキディスクプレートの厚さ　(前)	――――	―― 以下交換
(後)	――――	―― 以下交換
ブレーキディスクプレートの振れ　(前)	――――	――――
(後)	――――	――――
ディスクブレーキパッドの厚さ　(前)	――――	―― 以上交換
(後)	――――	―― 以上交換
マスターシリンダ内径　(前)	――――	―― 以上交換
(後)	――――	―― 以上交換
マスターシリンダピストンの外径　(前)	――――	―― 以下交換
(後)	――――	―― 以下交換
ブレーキキャリパ内径　(前)	――――	―― 以上交換
(後)	――――	―― 以上交換
ブレーキキャリパピストン外径　(前)	――――	―― 以下交換
(後)	――――	―― 以下交換
ホィールリムの振れ　(前)　タテ・ヨコとも	0 − 2	3　以上交換
(後)　タテ・ヨコとも	0 − 2	3　以上交換
タイヤサイズ　(前)	2.25−17− 4 PR	――――
(後)	2.25−17− 4 PR 2.50−17− 4 PR(L)	――――
タイヤ摩耗限度　(前)　()内は推奨値	――――	0.8(1.6)以下交換
(後)　()内は推奨値	――――	0.8(1.6)以下交換

21903−01060

●車体関係（前ページより続き）

単位の表示なきものは全て㎜

項目	標準値	使用限度
タイヤ空気圧 (kg／cm²)	前輪	後輪
一般道路１名乗車	1.75	2.25
一般道路２名乗車	――	――
高速道路１名乗車	――	――
フロントフォークオイル	――	――
フロントフォークオイル量（インナーチューブ上端からの油面・容量）	――	――
フロントフォークスプリング自由長	――	――
フロントフォーク空気圧 (kg／cm²)	――	――
フロントフォークインナーチューブの外径	――	――以下交換
フロントフォークアウターチューブの内径	――	――以上交換
アクスルシャフトの振れ (前)	0.15	0.25以上交換
(後)	0.15	0.25以上交換
スイングアームピボットシャフトの振れ	0.15	0.6 以上交換
リヤークッションスプリングの自由長	――	――

21903—01070

価値ある製品で
ひとりひとりを
豊かに――――

鈴木自動車工業株式会社
静岡県浜名郡可美村高塚３００　☎(0534)47－1111

発行／昭和55年10月①・鈴木自動車工業株式会社サービス部　印刷／東海電子印刷　№40-22100